



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 36]

नई विल्ली, शनिवार, सितम्बर 4, 1971 (भाद्र 13, 1893)

No. 36 NEW DELHI, SATURDAY, SEPTEMBER 4, 1971 (BHADRA 13, 1893)

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या वी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके
(Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation)

नोटिस

(NOTICE)

नीचे लिखे भारत के असाधारण राजपत्र 8 फरवरी 1971 तक प्रकाशित किये गये हैं :

The undermentioned *Gazettes of India Extraordinary* published up to 8th February 1971 :—

अंक (Issue No.)	संख्या और तिथि (No. and Date)	द्वारा जारी किया गया (Issued by)	विषय (Subject)
1	2	3	4

मृत्यु
NII -

ऊपर लिखे असाधारण राजपत्रों की प्रतियोगी प्रकाशन प्रबन्धक, सिविल लाइसेंस, विल्ली के नाम मांग-पत्र भेजने पर भेज वी जाएंगी । मांग-पत्र प्रबन्धक के पास इन राजपत्रों के जारी होने की तिथि से दस दिन के भीतर पहुंच जाने चाहिए ।

Copies of the *Gazette Extraordinary* mentioned above will be supplied on indent to the Manager of Publications, Civil Line Delhi. Indents should be submitted so as to reach the manager within ten days of the date of issue of these *Gazettes*.

M221GI/71

(769)

विषय-सूची

भाग I—खंड 1—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . .	पृष्ठ	भाग II—खंड 3—उप-खंड (ii)—रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ-राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारों द्वारा विधि के अन्तर्गत बनाए और जारी किए गए आदेश और अधिसूचनाएं . . .	पृष्ठ
भाग I—खंड 2—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम न्यायालय द्वारा जारी की गई सरकारी अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . .	769	भाग II—खंड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा अधिसूचित विधिक नियम और आदेश . . .	4235
भाग I—खंड 3—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई विधितर नियमों, विनियमों, आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . .	1285	भाग III—खंड 1—महालेखा परीक्षक, संघ लोक सेवा आयोग, रेल प्रशासन, उच्च न्यायालयों और भारत सरकार के अधीन तथा संलग्न कार्यालयों द्वारा जारी की गई अधिसूचनाएं . . .	737
भाग I—खंड 4—रक्षा मंत्रालय द्वारा जारी की गई अफसरों की नियुक्तियों, पदोन्नतियों, छुट्टियों आदि से सम्बन्धित अधिसूचनाएं . . .	1007	भाग III—खंड 2—एकस्व कार्यालय, कलकत्ता द्वारा जारी की गई अधिसूचनाएं और नोटिसें . . .	1143
भाग II—खंड 1—अधिनियम, अध्यादेश और विनियम . . .	—	भाग III—खंड 3—मुख्य आयुक्तों द्वारा या उनके प्राधिकार से जारी की गई अधिसूचनाएं . . .	313
भाग II—खंड 2—विधेयक और विधेयकों संबंधी प्रवर्त समितियों की रिपोर्टें . . .	—	भाग III—खंड 4—विधिक निकायों द्वारा जारी की गई विविध अधिसूचनाएं जिनमें अधिसूचनाएं, आदेश, विभाग और नोटिसें शामिल हैं . . .	2057
भाग II—खंड 3—उप-खंड (i)—(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और (संघ-राज्य क्षेत्रों के प्रशासनों को छोड़कर) केन्द्रीय प्राधिकारों द्वारा जारी किए गए विधि के अन्तर्गत बनाए और जारी किए गए साधारण नियम (जिनमें साधारण प्रकार के आदेश, उप-नियम आदि सम्मिलित हैं) . . .	3183	भाग IV—गैर-सरकारी व्यक्तियों और गैर-सरकारी संस्थाओं के विज्ञापन तथा नोटिसें पूरक संख्या 34— 14 अगस्त 1971 को समाप्त होने वाले सप्ताह की महामारी सम्बन्धी साप्ताहिक रिपोर्ट 24 जूलाई 1971 को समाप्त होने वाले सप्ताह के दौरान भारत में 30,000 तथा उससे अधिक आमादी के शहरों में जन्म तथा बड़ी बीमारियों से हुई मृत्यु सम्बन्धी आंकड़े . . .	1479

CONTENTS

PAGE	PAGE
PART I—SECTION 1.—Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries and the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. .	PART II—SECTION 3.—Sub-Sec. (ii)—Statutory Orders and Notifications issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) ..
769	4235
PART I—SECTION 2.—Notifications regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Government Officers issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court .. .	PART II—SECTION 4.—Statutory Rules and Orders notified by the Ministry of Defence ..
1285	737
PART I—SECTION 3.—Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministry of Defence .. .	PART III—SECTION 1.—Notifications issued by the Auditor General, Union Public Service Commission, Railway Administration, High Courts and the Attached and Subordinate Offices of the Government of India ..
—	1143
PART I—SECTION 4.—Notification regarding Appointments, Promotions, Leave etc. of Officers issued by the Ministry of Defence .. .	PART III—SECTION 2.—Notifications and Notices issued by the Patent Offices, Calcutta ..
1007	321
PART II—SECTION 1.—Arts, Ordinances and Regulations .. .	PART III—SECTION 3.—Notifications issued by or under the authority of Chief Commissioners ..
—	149
PART II—SECTION 2.—Bills and Reports of Select Committees on Bills .. .	PART III—SECTION 4.—Miscellaneous Notifications including Notifications, Orders, Advertisements and Notices issued by Statutory Bodies ..
—	2057
PART II—SECTION 3.—Sub-Sec. (i)—General Statutory Rules (including orders, bye-laws etc. of general character) issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by Central Authorities (other than the Administrations of Union Territories) .. .	PART IV—Advertisements and Notices by Private Individuals and Private Bodies ..
3183	169
SUPPLEMENT No. 34 Weekly Epidemiological Reports for weeks ending 14th August 1971 .. .	
Births and Deaths from Principal diseases in towns with a population of 30,000 and over in India during week ending 24th July 1971 .. .	
1479	
1487	

भाग I—खण्ड 1

PART I—SECTION 1)

(रक्षा मंत्रालय को छोड़कर) भारत सरकार के मंत्रालयों और उच्चतम व्यायालय द्वारा जारी की गई विभिन्न नियमों, विनियमों तथा आदेशों और संकल्पों से सम्बन्धित अधिसूचनाएं

[Notifications relating to Non-Statutory Rules, Regulations, Orders and Resolutions issued by the Ministries of the Government of India (other than the Ministry of Defence) and by the Supreme Court]

राष्ट्रपति सचिवालय

नई दिल्ली, दिनांक 26 जनवरी 1971

सं० 49-प्रेज/71—राष्ट्रपति नियमानुकूल व्यक्तियों को असाधारण कर्तव्यपरायणता अधिकार साहस के लिए “नौ सेना मेडल”। “नैवी मेडल” प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं :

1. एकिटग कैप्टन सरदारी लाल सेठी,

भारतीय नौसेना।

मई 1970 में भारतीय भारतवाही जहाज एस० एस० दामोदर जुआरी समुद्र में बिलकुल खारब हो गया और कच्छ तट के निकट विकट जल प्रवाह में असहाय डोलने लगा और इंजन कक्ष में पानी भर जाने से उसके डूब जाने का खतरा पैदा हो गया था। 22 मई 1970 की प्रातः ही जहाज को खोज निकाला। समुद्र में लहरें उठ रही थीं और ऐसी स्थिति में कई समस्याएं पैदा हो गई थीं जिनके सम्बन्ध में तत्काल निर्णय लेने और तुरन्त कार्यवाही करने की आवश्यकता थी। जहाज को खींच निकालने का काम आई० एन० एस० खुकरी को सौंपा गया जिसकी कमान एकिटग कैप्टन सरदारी लाल सेठी कर रहे थे। इन्होंने अधिकारियों और नाविकों की एक पार्टी को उस व्यापारी जहाज पर जाने का आदेश दिया ताकि जहाज की अशक्तता और क्षति का जायज़ा लिया जा सके। उनकी जांच से पता चला कि नोटक और विद्युत शक्ति संयंत्र दोनों ही पूर्णतया खारब हो चुके थे और दोनों बायलरों को बन्द करना पड़ा तथा डीजल जैनरेटर भी काम करने योग्य नहीं था। कैप्टन सेठी ने इन कठिन स्थितियों में एस० एस० दामोदर जुआरी को अपने जहाज की सहायता से खींचने के काम का बीड़ा उठाया। अपने दृढ़ निश्चय, पहल-शक्ति और नेतृत्व के ही कारण इन्होंने उस जहाज को बचाने का काम सफलतापूर्वक पूरा किया।

इस कार्यवाही में एकिटग कैप्टन सरदारी लाल सेठी ने साहस, पहल-शक्ति और नेतृत्व का परिचय दिया।

2. कमांडर ओम प्रकाश,

भारतीय नौसेना।

24 जून 1970 को अपराह्न 1.45 बजे असैनिक प्राधिकारियों ने लोनावला में आग लगने की सूचना दी और आग बुझाने के लिए आई० एन० एस० शिवाजी से सहायता मांगी। आग बुझाने के उपकरण और कार्मिकों को भेजने के पश्चात् यह स्पिरोट मिली कि आग बहुत फैली हुई है। यद्यपि कायर ब्रिगेड के प्रभारी अधिकारी घटनास्थल के लिए चल पड़े थे, फिर भी कमांडर ओम प्रकाश स्वयं उस घटनास्थल की ओर चल दिए। आग बुझाने का काम इन्होंने अपने हाथ में संभाल लिया और शीघ्र आग पर काढ़

पाने के लिए ठीक तरीके अपनाए। अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा की परवाह न करते हुए, बिना सुरक्षात्मक वस्त्र पहने, जब तक कि आग पर पूरा नियंत्रण नहीं हो गया, घटनास्थल पर ही बैलगातार तीन घंटे तक डटे रहे।

इस कार्यवाही में कमांडर ओम प्रकाश ने साहस, दृढ़-निश्चय और नेतृत्व का परिचय दिया।

3. कमांडर रानेन्द्र नाथ धोष,

भारतीय नौसेना।

कमांडर रानेन्द्र नाथ धोष ने 1952 में एक कैडेट के रूप में नौसेना में प्रवेश किया और 1957 में पायलट के रूप में अर्हता प्राप्त की। इस अधिकारी ने विमानन से सम्बन्धित विभिन्न नियुक्तियों के साथ-साथ समुद्री जहाज की कमान भी की है। 1959-60 में यूनाइटेड किंगडम में एयर वारफेर इंस्ट्रक्टर्स कोर्स करने के पश्चात् इन्हें भारतीय नौसेना के एयरक्राफ्ट कैरियर के लड़ाकू स्क्वाइन में नियुक्त किया गया, जहां इन्होंने 2 वर्ष तक सेवा की। इसके पश्चात् इन्होंने प्रशिक्षण स्क्वाइन में सीनियर पायलट और कमांडिंग अफसर के रूप में सेवा की। जून 1965 में ये सबसे आगे जाने वाले लड़ाकू स्क्वाइन के सीनियर पायलट के रूप में नियुक्त किए गए। भारत-पाक संघर्ष के दौरान इन्होंने स्क्वाइन को उच्च-स्तर की संक्रियात्मक किया के लिए सदा तत्पर रहने योग्य बनाने में सहायता और उच्च कोटि की व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया। बाद में इन्होंने लगभग 2 वर्ष तक इस स्क्वाइन की भी कमान की। इन्होंने कोचीन के इंडियन नेवल एयर स्टेशन के लेफिटनेन्ट कमांडर एयर के रूप में भी सेवा की और एक डेस्ट्रायर यान की भी कमान की।

कमांडर रानेन्द्र नाथ धोष ने निरन्तर नेतृत्व और कर्तव्य-परायणता का परिचय दिया।

4. लेफिटनेन्ट कमांडर विश्वनाथ रविन्द्रनाथ,

भारतीय नौसेना।

6 जुलाई 1970 को नौसेना अफसर-इन-चार्ज, गोआ से एक सदैश मिला जिसमें निदेश दिया गया था कि गम्भीर रूप से घायल दो नौरवेजियन नाविकों को सुपर टैकर एस० एस० “बरगो-हास” से हैलीकाप्टर द्वारा सुरक्षित बाहर निकालने के लिए नेवल एयर स्टेशन, दबोलिम तैयार रहे: जहाज उसी दिन अपराह्न 4.30 बजे गोआ पहुंचा। दोपहर बाद 6 जुलाई 1970 को मौसम बहुत खारब हो गया था। आकाश बादलों से घिरा हुआ था तथा समय-समय पर भारी बर्षा हो रही थी और हवा 20 से 35 मील के बीच से चल रही थी। नारवेजियन टेकर से रेडियो सम्पर्क

स्थिति करने के पश्चात् यह मालूम हुआ कि गम्भीर रूप से घायल दोनों नाविकों को या तो बचाव पार्टी द्वारा ऊपर उठाकर अथवा जहाज पर एक हैलीकाप्टर उतार कर ही बचाया जा सकता है। बाद में उस जहाज से इस बात की पुष्टि हुई कि वे एक काम चलाऊ हैलीपैड बनाएंगे जो एक अल्बोट-3 हैलीकाप्टर का भार उठा सकेगा। तट से 15 मील की दूरी पर टैंकर को देखने के पश्चात् लेफिटेनेंट कमांडर बी० रवीन्द्रनाथ ने हैलीकाप्टर को टैंकर के काम चलाऊ हैलीपैड पर उतारने का जोखिम भरा काम सफलतापूर्वक पूरा किया, जब कि टैंकर अशांत समुद्र में हिचकोले ले रहा था। इन्होंने जहाज से दोनों रोगियों को निकाल कर लगातार दो उड़ानों में वर्षा होते तथा मद्दम पड़ते प्रकाश में एयर स्टेशन पहुंचा दिया।

इस कार्यवाही में लेफिटेनेंट कमांडर विश्वनाथ रवीन्द्रनाथ ने साहस और नेतृत्व का परिचय दिया।

5. लेफिटेनेंट कमांडर लक्ष्मी नारायण, भारतीय नौसेना।

लेफिटेनेंट कमांडर लक्ष्मी नारायण जन 1956 में नौसेना में कैडेट बने और दिसम्बर 1959 में पायलट की अर्हता प्राप्त की। इन्होंने विभिन्न नेवल एयर स्क्वाड्रनों में सेवा की। फँस में बनाए जा रहे भारतीय नौसेना के प्रथम पनडुब्बी नाशक स्क्वाड्रन को वायुमान संवाहक में लाने के लिए नवम्बर 1960 में ये विशेष रूप से चुने गए थे। इन्होंने लगभग 2 वर्ष तक इस स्क्वाड्रन में सफलतापूर्वक सेवा की। 1963 में वायुसेना के पायलट इंस्ट्रक्टर कोर्स के लिए ये चुने गए, जहां ये बहुत सफल रहे। कमोडो कमांडिंग, दक्षिण नौसेना क्षेत्र के स्टाफ में रह कर तथा नौसेना के मुख्यालय में भी इन्होंने प्रशंसनीय कार्य किए। इन्होंने विभिन्न प्रकार के विमानों में 2,400 घंटे से ऊपर की उड़ानें थी। ये प्रथम भारतीय नेवल पायलट हैं जिन्होंने विमान-वाहक जहाज पर 500 बार विमान उतारे।

लेफिटेनेंट कमांडर लक्ष्मी नारायण ने अपने पूर्ण सेवा काल में निरन्तर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

6. लेफिटेनेंट कमांडर जार्ज कैलथ, भारतीय नौसेना।

मई 1970 में आई० एन० एस० खुकरी ने खराब हुए 7000 टन के भारतीय भारवाहक “एस० एस० दामोदर जुआरी” को बचाया और 300 किलोमीटर की दूरी से खींच कर उसे बम्बई बन्दरगाह पर सुरक्षित पहुंचाया। उस खराब जहाज को हुई धूति का जायजा लेने के लिए लेफिटेनेंट कमांडर जार्ज कैलथ उस पर गए और उसके कर्मी-दल के परामर्श से उसे खींचने का आयोजन किया। खराब मौसम, बिजली की कमी और अपेक्षित जहाजरानी के साधन के अभाव में इस अधिकारी ने बड़े उच्च-स्तर की नौ-कुशलता का परिचय दिया। अपने जहाज का कार्यपालक अधिकारी होने के नाते इन्होंने अरक्षित जहाज को 48 घंटे से भी ऊपर, खेंच कर उसको पार लगाने तथा उस जहाज के 150 फैदम लम्बे पांच इंच मोटे लोहे के बने रस्से डाई इंच मोटी लोहे की तार की बड़ी सांकलों सहित जहाज को खींचने वाले सामान को बाहर

निकाल लाने की व्यवस्था करने की जिम्मेदारी सम्भाली। खराब मौसम में और एक छोटे से फिरेट की सहायता से, जो ऐसे काशी के लिए पूरी तरह लैस था, भारवाही जहाज को सफलतापूर्वक सुरक्षित निकाल लाने में इनका भारी योगदान था।

लेफिटेनेंट कमांडर जार्ज कैलथ ने निरन्तर कर्तव्यपरायणता और नेतृत्व का परिचय दिया।

7. लेफिटेनेंट कमांडर दलीप कुमार नन्दी, भारतीय नौसेना।

28 मई 1970 को आई० एन० एस० गोदावरी ने गोदा बन्दरगाह में लंगर डाला हुआ था। गोदा के दक्षिण-पश्चिम में एक भीषण तूफान आया हुआ था जिसके परिणामस्वरूप उस बन्दरगाह का मौसम बड़ा अन्धड़ सा था। रात के 8.30 बजे के लगभग जब एक रबड़ की डोगी को नीचे उतारा जा रहा था तो उसे सम्भालने वाली रस्सी भारी लहरों पर जहाज के छोंके खाने के कारण फिल गई और डोगी, जिसके अन्दर एक नौसेना के बैठा था, बन्दरगाह के प्रवेश मार्ग की ओर बहने लगी। लेफिटेनेंट कमांडर दलीप कुमार नन्दी ने तत्काल ही एक समुद्री नाव नीचे उतारी और मौसम के खराब होने तथा धूमधामानाता के कम होने को ध्यान में रखते हुए नाव के कर्णधार बन कर स्वयं नाव में उतारने का निश्चय किया। डोगी तीव्र गति से बन्दरगाह के प्रवेश मार्ग की ओर बहती जा रही थी नाव के निम्न स्तर से डोगी को नहीं देखा जा सकता था, क्योंकि उस प्रोजेक्टर का परास जिसके द्वारा जहाज से रोशनी की जा रही थी, बहुत कम था। लेफिटेनेंट कमांडर नन्दी ने अपने कर्मी-दल को अपनी नाव आगे धकेलने के लिए उत्साहित किया और अन्ततः डोगी उन्हें बन्दरगाह के प्रवेश मार्ग के पास नजर आ गई और उसे बापस खींच लाए। हवा की विपरीत दिशा और हिलोलत के कारण बापसी यात्रा बहुत कठिन हो गई थी। लेफिटेनेंट कमांडर नन्दी ने शीघ्र ही स्थिति को समझ लिया और थके मांदे कर्मी-दल को उत्साहित किया और राति 10.15 बजे के लगभग 3 केवल दूर एक व्यापारी जहाज पर सब पहुंचने में सफल हो गए। अन्ततः नाव लगभग राति 11.30 बजे एक सिविलियन मोटर-बोट द्वारा जहाज पर बापस लाकर ऊपर चढ़ा दी गई।

इस कार्यवाही में लेफिटेनेंट कमांडर दलीप कुमार नन्दी ने साहस, पहल-शक्ति और नेतृत्व का परिचय दिया।

8. लेफिटेनेंट समीर दास, भारतीय नौसेना।

28 मई 1970 को आई० एन० एस० गोदावरी गोदा बन्दरगाह में लंगर डाले खड़ा था। शेवा के दक्षिण-पश्चिम में एक भयंकर तूफान आया जिसके परिणामस्वरूप बन्दरगाह का मौसम बहुत खराब हो गया। उस मौसम को देखते हुए और इस बात का ध्यान करते हुए कि जहाज बिना मोटर-बोट के था, जहाज की कम्पनी की केवल एक टुकड़ी को तट पर जाने की इजाजत दी गई और उसे यह कहा गया कि वह किसी सिविल मोटर-बोट में बैठकर बापस जहाज पर आ जाए। रात के 8.30 बजे के लगभग एक रबड़ की डोगी को नीचे उतारने और तट पर भेजने

का निश्चय किया गया, जिससे तट पर जाकर इस बात का पता लगाया जा सके कि तट पर भेजे गए व्यक्ति अभी तक वापस क्यों नहीं आए। जब डोंगी को नीचे उतारा जा रहा था तो उसे थामने वाली रस्सी जहाज से फिसल गई और डोंगी एक नाविक को लिए बन्दरगाह के प्रवेश मार्ग की ओर बहने लगी। लेफिटनेन्ट समीर दास, जो डोंगी को नीचे उतारने का काम कर रहे थे, अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा की चिन्ता न करते हुए डोंगी को बचाने के लिए नीचे पानी में कूद पड़े। जहाज के कार्यपालक अधिकारी ने देखा कि उस समय के मौसम की स्थिति में किसी तैराक के लिए यह संभव नहीं था कि वह डोंगी तक पहुंच पाए, अतः उन्होंने चिल्काकर लेफिटनेन्ट दास को जहाज पर वापस आने के लिए कहा। बहती हुई डोंगी को इस जहाज के ब्लैकर यान ने, जो एक अन्य नौसैनिक अधिकारी के नियन्त्रण में था, बचा लिया। तथापि खाराब मौसम के कारण डोंगी को खीचता हुआ ब्लैकर यान जहाज तक नहीं पहुंच पाए रहा था। लेफिटनेन्ट दास ने तब पहल की ओर एक और डोंगी को पानी में उतारा उस पर आहरी हंजन ला कर ब्लैकर यान की सहायता के लिए आगे बढ़े। जब इन्हें ब्लैकर या दिखाई दिया तो उस समय वह एक व्यापारी जहाज के निकट जा रहा था। ब्लैकर यान में कार्यपालक अधिकारी के आदेश-नुसार, लेफिटनेन्ट दास डोंगी को खीच कर वापस जहाज पर ले गए और ब्लैकर यान व्यापारी जहाज से बांध दिया और अन्ततः उसे एक अन्य नौका द्वारा जहाज पर पहुंचा दिया गया।

इस कार्यवाही में लेफिटनेन्ट समीर दास ने साहस, पहल-शक्ति और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

9. लेफिटनेन्ट सुब्रामणियन वेन्कटारमन (ई०),
भारतीय नौसेना।

17 मई 1970 को लगभग प्रातः 2.30 बजे करजात में भीषण आग लग की सूखना प्राप्त होते ही नेतृत्व फायर स्टेशन के अफसर-इन-चार्च लेफिटनेन्ट सुब्रामणियन वेन्कटारमन (ई०) तरुकाल ही एक फायर पार्टी और अर्मि-शमन उपस्करों के साथ आई० एन० एस० शिवाजी से 50 भील दूर घटनास्थल की ओर चल पड़े। इन्होंने करजात के रेलवे याड़े के समीप लगी आग पर सफलतापूर्वक नियंत्रण पा लिया और अपनी निजी सुरक्षा और सुविधा की परवाह न करते हुए लाखों रुपये की सरकारी और गैर सरकारी सम्पत्ति को नष्ट होने से बचा लिया। दुआरा फिर 24 जून 1970 को अपराह्न 1.45 बजे लोनावला टाउन में लगी एक भीषण आग की सूखना मिलने पर लेफिटनेन्ट सुब्रामणियन वेन्कटारमन शीघ्र ही घटनास्थल की ओर आगे और उनके साहस और समय पर की गई कार्यवाही ने आग को आगे फलने से रोक दिया।

लेफिटनेन्ट सुब्रामणियन वेन्कटारमन ने निरन्तर साहस और नेतृत्व का परिचय दिया।

10. लेफिटनेन्ट विनोद पसरीचा,
भारतीय नौसेना।

11 सितम्बर 1969 को लेफिटनेन्ट विनोद पसरीचा ने सीहाक आई० एन० 242 द्वारा डबोलिम से कोचीन, भरे हुए ड्राप टैंकों के साथ उड़ान की। विमान जब उड़ान लेने के लिए दौड़ लगाने के अन्तिम स्वरण में था तो पायलट ने अनुभव किया कि जैट पाइप

का तापमान 12,700 और पी० एम० पर 760 डिग्री तक पहुंच गया है। इन्होंने तुरन्त आर० पी० एम० को० 12,400 पर लाकर जैट पाइप का तापमान स्वीकार्य सीमा 740 डिग्री सेंटीग्रेड तक कर दिया। भूमि से 20 फुट ऊंचा लेजाने के पश्चात विमान की 'हंजन बे फायर वार्निंग बत्ती जलने लगी। पायलट ने श्राटेल को और कम करके, 8,800 आर० पी० एम० (जै० पी० टी०-600 पर आए जिस पर लाइट जलाने वाली बत्ती बुझ गई। इतने में विमान 100 फुट की ऊंचाई पर पहुंच चुका था और उसकी गति 120 मील की हो गई थी। पूरे टैंक के साथ विमान के लिए यह आर० पी० एम० गति बहुत संकटपूर्ण थी और पायलट यदि कूद कर निकल आता तो उचित ही होता। लेकिन उसने विमान को उसी विद्युत स्तर पर निचली हवा के अनुकूल उड़ाना उचित समझा और बाद में थ्रीरे से उसे नीचे करते हुए उसकी आगे बढ़ने की गति 125 मील कर ली। इन्होंने विमान से अतिरिक्त भार को कम करने के लिए विमान मोड़ते समय उसमें से भरे हुए ड्राप टैंकों और पाइलानों को नीचे गिरा दिया। उसके पश्चात कम विद्युतीय शक्ति के साथ हल्की उड़ान लेते हुए वह विमान अनुकूल पवन क्षेत्र में 200 फुट की ऊंचाई तक पहुंच कर 150 मील की गति से उड़ने लगा। तब तक ये इस स्थिति में हो गए थे कि आपात स्थिति में नीचे उतरने के लिए पहिया खोल सकें। विमान नीचे भूमि पर सफलतापूर्वक उतर आया और वह हवाई पट्टी पर रुक गया। यह सारी आपात स्थिति के बावजूद तक रही।

इस कार्यवाही में लेफिटनेन्ट विनोद पसरीचा ने साहस और व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया।

सं० 50 प्रेज०/71—राष्ट्रपति निम्नांकित व्यक्तियों को असाधारण कर्तव्यपरायणता अथवा साहसिक कार्यों के लिए "सेना मेडल"। "आर्मी मेडल" प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं:—

1. लेफिटनेन्ट कर्नल तिलक राज कपूर (आई० सी०-9077),
सिख रेजिमेंट।

लेफिटनेन्ट कर्नल तिलक राज कपूर ने जनवरी 1968 से दिसम्बर 1969 तक मिजो पहाड़ियों में एक दून्फैन्ट्री बटालियन की कमान संभाली थी। इस बटालियन का निर्माण हुए अभी केवल 1 1/2 वर्ष ही हुआ था और यह इस क्षेत्र के महत्वपूर्ण सेक्टरों में से एक सेक्टर में स्थित थी। दिसम्बर 1969 में बटालियन जब वहां से चली, तब तक भारी मात्रा में हथियार और गोला बारूद इस के हाथ लग चुका था और विरोधियों को गंभीर रूप से हताहत किया जा चुका था। लेफिटनेन्ट कर्नल कपूर ने कई संक्रियाओं का व्यक्तिगत रूप से सफलतापूर्वक संचालन किया था।

संक्रियात्मक कार्यों को सफल बनाने हेतु इन्होंने स्थानीय सूखों से आसुचना पाने की भी व्यवस्था बनाई।

लेफिटनेन्ट कर्नल तिलक राज कपूर ने निरन्तर साहस तथा नेतृत्व का परिचय दिया।

2. मेजर भीमराव पाटिल (आई० सी०-20671),
महार रेजिमेंट।

मेजर भीमराव पाटिल नागालैंड में एक राष्ट्रकल कम्पनी की कमान में थे। 14 व 15 अप्रैल 1970 के बीच की राति को, एक विरोधी गांव में राशन लेने आया। मेजर पाटिल ने तुरन्त विरोधी को पकड़ लिया और उस से पूछताछ करके विरोधियों के छिपाने के स्थान की जानकारी पा ली जहां वे लोग कुछ हथियार व गोला-बारूद रखे हुए थे। एक गश्ती-दल के साथ वे शीघ्र ही निभृत स्थान की ओज में निकल पड़े। गश्ती-दल अभी निभृत स्थान से लगभग 100 गज दूर ही था कि विरोधी इसकी उपस्थिति के बारे में सतर्क हो गए। मेजर पाटिल ने अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा की बिल्कुल परवाह न करते हुए जवानों के साथ विरोधी कैम्प पर धावा बोल दिया। इस मुठभेड़ में एक विरोधी गोली से मारा गया और एक घायल हो गया। गश्ती दल ने वहां से काफी बड़ी मात्रा में गोला-बारूद, उपस्कर और कुछ जरूरी कागजात बरामद किए।

इस कार्यवाही में मेजर भीमराव पाटिल ने साहस तथा नेतृत्व का परिचय दिया।

3. मेजर हरफूल सिंह (ई० सी०-58747),
निहार रेजिमेंट।

मेजर हरफूल सिंह अगस्त 1968 से जून 1970 तक मणिपुर के एक क्षेत्र में विपलव-विरोधी कार्यवाहियों में व्यस्त एक इनफैन्ट्री बटालियन के कम्पनी कमांडर के रूप में नियुक्त थे। अगस्त 1969 में उन्होंने एक नई चौकी की स्थापना ऐसे क्षेत्र में की जहां सशस्त्र विरोधी बहुत सक्रिय थे। अपने अटूट उत्साह और कर्तव्यपरायणता से वे स्थिति को नियन्त्रण में लाए और उसे सामान्य बनाया। इन्होंने स्वयं कई संक्रियाओं का नेतृत्व किया जिसके परिणाम-स्वरूप भारी मात्रा में हथियार और गोला-बारूद बरामद हुआ।

मेजर हरफूल सिंह निरन्तर साहस, पहल-शक्ति और नेतृत्व का परिचय देते रहे।

4. मेजर संतोष कुमार सरकार (एम० आर०-1119),
आर्मी मेडिकल कोर।

मेजर संतोष कुमार सरकार ने 25 अप्रैल 1969 को नेफा में एक फील्ड अस्पताल में सर्जन का कार्यभार संभाला। यह अस्पताल ऐसे क्षेत्र में स्थित था जहां मौसम खराब रहता और दुर्गम घाटियां थीं। बड़ी कठिनाइयों के होते हुए भी इन्होंने सैनिकों, आदिवासी मोम्पाओं और अन्य असैनिकों पर कई असाधारण शत्र्य कियायें की। कामेंग डिवीजन में पहली बार इन्होंने थिरोयड ग्लांड को निकाल कर श्लेषण गलगण्ड का आपरेशन करना आरम्भ किया और इस प्रकार के छः आपरेशन सफलतापूर्वक किए। दुर्गम-भू-खण्ड और मौसम की प्रतिकूलता में भी इन्होंने बहुत प्रशंसनीय कार्य किया और कई जाने बचाई।

मेजर संतोष कुमार सरकार ने निरन्तर पहल-शक्ति, व्याव-सामिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का तरिचय दिया।

5. लेफ्टिनेन्ट अयूस इमतिलिबा आओ (जमीर) (एस० एस०-21289),
मराठा लाइट इन्फैन्ट्री।

11 अगस्त 1970 को लगभग राति के आठ बजे मणिपुर के एक क्षेत्र में विरोधियों की उपस्थिति की सूचना प्राप्त होने पर उन्हें पकड़ने के लिए एक गश्ती दल भेजा गया। लेफ्टिनेन्ट अयूस इमतिलिबा आओ (जमीर) गश्ती दल के सहायक-कमांडर थे। गश्ती दल के उस क्षेत्र में पहुंचते ही विरोधी सङ्क के पूर्वी ओर की सीधी ढलान पर नीचे की ओर भाग गए। गश्ती दल भी एक पगड़न्डी के रास्ते से होते हुए उसी दिशा में हो लिया। परन्तु विरोधियों को भाग निकल देख लेफ्टिनेन्ट आओ (जमीर) उनके पीछे पहाड़ी से सीधे नीचे उतरे। निकट आ जाने पर इन्होंने गहन अन्धकार में लगभग 20 फुट की दूरी से छलांग लगाई और दो विरोधियों से जा टकराए। विरोधियों ने उन पर गोलियां चलाई, परन्तु गश्ती दल ने जवाबी गोलियां चलाकर लेफ्टिनेन्ट आओ (जमीर) से भिड़ने वाले व्यक्ति को मार गिराया। बाद में पता लगा कि मृतक सालू नाम का था जो आओ क्षेत्र में विरोधियों का प्रमुख नेता था और जिसके विरुद्ध सिविल पुलिस ने हत्या और राष्ट्र मार्ग पर महत्वपूर्ण पुल की तोड़-फोड़ करने जैसे कई मामले दर्ज किए हुए थे।

इस कार्यवाही में लेफ्टिनेन्ट अयूस इमतिलिबा आओ (जमीर) ने साहस और नेतृत्व का परिचय दिया।

6. सैकण्ड लेफ्टिनेन्ट राम विलास राम (एस० एस०-22278),
गोरखा राईफल्स।

सैकण्ड लेफ्टिनेन्ट राम विलासराम 12 मई से 25 जून 1970 तक नागालैंड में इनफैन्ट्री बटालियन की एक कम्पनी की कमान में थे। 12 और 13 मई 1970 के बीच की राति को एक हमले के दौरान स्वयं इन्होंने हथियारों से लैस एक विरोधी का, जो बचकर भाग निकलने का प्रयत्न कर रहा था, पीछा किया और उसे गोली से मार गिराया तथा उससे 303 राष्ट्रकल बरामद की। 24 और 25 जून 1970 के बीच की राति को दो विरोधी पकड़े गए और उन्हें बटालियन हैडक्वार्टर पर लाया गया तथा पूछताछ के बाद विरोधियों के एक निभृत स्थान में कैम्प को दिखाने के लिए राजी हो भए। सैकण्ड लेफ्टिनेन्ट राम विलास राम ने, जो लगातार 72 घन्टे खराब मौसम में बाहर रह कर केवल 24 जून, 1970 को स्वयं 6 बजे लौटे थे, इस काम के लिए पुनः अपने आपको आगे किया और लगभग 40 सैनिकों की एक टुकड़ी लेकर 24 और 25 जून 1970 की अर्द्ध राति को उस स्थान की ओर चल पड़े। पहले तो विरोधी इन्हें एक ऐसे कैम्प में ले गए जो पहले ही खाली किया जा चुका था। बाद में विरोधियों ने यह कबूल किया कि अन्य अलग-अलग दिशा में विरोधियों के निभृत स्थानों की इन्हें जानकारी है। सैकण्ड लेफ्टिनेन्ट राम 15 सैनिकों की एक टुकड़ी लेकर घने जंगल में से होते हुए बाजू का एक बहुत कठिन मार्ग पकड़ा। विरोधी ने कुछ दूरी पर पेंडों से घिरे एक स्थान की ओर संकेत किया। सैकण्ड लेफ्टिनेन्ट राम ने 6 अन्य सैनिकों के साथ बताए गए निभृत स्थान की ओर जमीन पर रगते हुए बढ़ना शुरू किया। पिछले 72 घन्टों में भारी वर्षा होने के कारण आगे बढ़ना कठिन हो रहा था क्योंकि चारों ओर की चड़, काटेदार झाड़ियां, बांस और लम्बी-लम्बी घास थीं। लगभग 200 मीटर जमीन पर रेंगने के बाद इन्हें क्रूछ झोंपडियां

दिखाई दीं और उनमें से एक में से ध्रुआं निकल रहा था। जैसे ही ये आगे बढ़ने की सोच रहे थे कि अचानक चार विरोधी राइफलों के साथ एक झोंपड़ी से भागते हुए निकले और पहाड़ी से नीच की ओर भागने लगे। यह अनुभव करते हुए कि विरोधियों को उनकी उपस्थिति का पता अल गया है, बचकर भाग निकलते वाले विरोधियों का तुरन्त जवानों के साथ उन्होंने पीछा किया और अपनी स्टेनगन से उन पर गोली चलाई। एक विरोधी मारा गया। आगे भागते हुए उन्होंने एक अन्य विरोधी को देखा और उसे भी अपनी गोली का शिकार बना दिया। वे तब ही रुके जब उनका पैर फिसल गया और गिर कर उनके घुटने पर जखम हो गया। अपने दस के शेष सैनिकों को बाकी दो विरोधियों का पीछा करने के लिए वे उत्साहित करते रहे और अन्त में उन दो को भी गोली से मार दिया गया।

सैकण्ड लेफ्टिनेंट राम विलास राम ने साहस और नेतृत्व का निरन्तर परिचय दिया।

7. सैकण्ड लेफ्टिनेंट हरभजन सिंह खारा (एस० एस० 21056),

इस्लैंकिट्रिकल एण्ड मैकेनिकल हंजीनियर्स।

24 जनवरी, 1970 को लगभग साढ़े 6 बजे साथं भारत-सिन्धम सीमा पर कृषि ब्रिज के पास अचानक एक बहुत भारी भू-स्खलन हुआ, जिसके परिणामस्वरूप एक अधिकारी और 29 श्रमिक मारे गए और अन्य एक अधिकारी और 25 श्रमिक गम्भीर रूप से घायल हुए। अधिकतर मृतक और घायल व्यक्ति भारी चट्टानों और मलबे के नीचे दब गए थे ये अधिकारी और श्रमिक उस स्थान पर स्थायी पुल के लिए एक पहुंच मार्ग का निर्माण पूरा कर रहे थे। सैकण्ड लेफ्टिनेंट हरभजन सिंह खारा जो उस समय पास ही एक डोजर के मरम्मत कार्य का निरीक्षण कर रहे थे, तुरन्त दुर्घटना-स्थल की ओर गये। उन्होंने तत्काल ही उपलब्ध व्यक्तियों के सहयोग से उन लोगों को शीघ्र वहां से बाहर को निकालने का काम शुरू किया और सभी 26 घायल व्यक्तियों को वहां से निकाल कर निकटस्थ अस्पताल पहुंचा दिया। घायलों को वहां से निकालने का काम बहुत ही कठिन और उत्तरनाक था क्यों कि भू-स्खलन से रोशनी की सारी व्यवस्था समाप्त हो चुकी थी और कुछ शिलाखण्ड उस समय भी गिर रहे थे।

इस कार्यवाही में सैकण्ड लेफ्टिनेंट हरभजन सिंह खारा ने साहस, पहल-शक्ति और नेतृत्व का परिचय दिया।

8. 80031 सूबेदार टेक बहादुर गुरुंग,
आसाम राइफल्स।

मई 1970 में सूबेदार टेक बहादुर गुरुंग नागालैण्ड के एक क्षेत्र में एक इन्फैन्ट्री बटालियन के स्थानापन्थ बी० सब विंग कमांडर के रूप में तैनात थे। अपने अधीन क्षेत्र में एक कुख्यात विरोधी नेता खुसांग की उपस्थिति की सूचना प्राप्त होने पर इन्होंने उसे पकड़ने के लिए एक योजना बनाई। इन्होंने 20 राइफलों से लैस एक गश्ती रक्ष का नेतृत्व किया और उस क्षेत्र की ओर गए जहां उक्त विरोधी नेता के मौजूद होने का पता था। 17 मई को साथं पांच बजे इन्होंने उस क्षेत्र के बिल्कुल पास अपनी कार्यवाही का एक मजबूत आधार बनाया और अपने दल को इस प्रकार तैनात

किया जिससे कि बच कर भाग निकलने के सभी मार्ग बन्द हो जाएं। केवल तीन व्यक्तियों के एक छोटे से दल का नेतृत्व करते हुए ये एक ऐसी झोंपड़ी की ओर बढ़े वहां कुछ शंकाकुल हलचल देखने में आई। अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा की परवाह न करते हुए इन्होंने झोंपड़ी को चारों ओर से घेर लिया और फिर ललकारा। इस चुनौती को सुनकर विरोधी नेता तुरन्त झोंपड़ी से बाहर निकला और पास के जंगल की ओर भाग खड़ा हुआ। सूबेदार गुरुंग ने तत्काल ही अपने साथियों को गोली छानाने का आदेश दिया जिसके परिणामस्वरूप भागते हुए विरोधी घायल हो गया और बाद में वह पकड़ा गया।

सूबेदार टेक बहादुर गुरुंग ने निरन्तर साहस, दृढ़ निश्चय और नेतृत्व का परिचय दिया।

9. 4144216 हवलदार बिम सिंह,
गाँड़स।

16 मई, 1970 को हवलदार बिम सिंह नागालैण्ड में एक विरोधी कैम्प की ओर अपना गश्ती दल ले जा रहे थे। इन्हें उस कैम्प को दूँक निकालने और उसका सफाया करने का काम सौंपा गया था। जब ये घने जंगल में गुजर रहे थे तो कोई 100 से 150 गज के फासले से विरोधियों ने गश्ती-दल पर गोली चलाई और हवलदार बिम सिंह गोली से घायल हो गए। गोली से घायल होने और विरोधियों की गोलियों की तेज बौछार होने पर भी इन्होंने विरोधियों के ठिकाने की ओर तुरन्त हमला बोल दिया। इस खतरनाक स्थिति में इनके उदाहरणीय कार्य और निर्भक कार्यवाही से गश्ती-दल के अन्य सदस्यों को इस धावे में साथ देने में बड़ी प्रेरणा मिली। जिने चुने व्यक्तियों द्वारा की गई इस अकामक कार्यवाही से विरोधियों के हौसले पस्त हो गए और संझा में 15 से 20 तक होने पर भी वे, भाग खड़े हुए और पीछे, 303 की छोड़ राइफलें और गोलाबारूद छोड़ गए।

इस कार्यवाही में हवलदार बिम सिंह ने साहस, दृढ़ संकल्प और नेतृत्व का परिचय दिया।

10. 4145031 नायक केशर सिंह,
कुमाऊं रेजिमेन्ट।

15 जनवरी, 1970 को लगभग साढ़े सात बजे प्रातः नायक केशर सिंह के नेतृत्व में जम्मू और कश्मीर के एक क्षेत्र में दूर तक गश्त लगाने के लिए एक दल को भेजा गया था। रात को ठहरने के लिए उन्होंने मार्ग में एक आधार-स्थल बनाया। 16 जनवरी, 1970 को लगभग 6.40 बजे प्रातः जब नायक केशर सिंह और इनके गश्ती दल ने उस आधार-स्थल को छोड़ा तो उस समय चारों ओर बादल बिरे हुए थे और तेज हवा। लगभग 12.00 बजे एक बफानी तूफान शुरू हो गया जिससे गश्ती दल की गति में बाधा पड़ी और दृश्यता केवल 5 गज की रह गई। लगभग 1.00 बजे अपराह्न हिम-स्खलन हुआ जिसमें गश्ती दल के अगले भाग के साथ व्यक्ति फंस गए और केवल पीछे के तीन व्यक्ति बच सके। आगे जाने वाले एक स्काउट और दो जवानों को हिम स्खलन बहा ले गया। नायक केशर सिंह, इनका रेडियो आपरेटर और इनके गश्ती दल के दो अन्य व्यक्ति गरदन तक बर्फ में दब गए परन्तु रेडियो आपरेटर को छोड़ देस अपने प्रश्नों से ही स्कर्प

बर्फ से बाहर निकल आए। बाहर निकलने पर नायक केशर सिंह ने तत्काल रेडियो आपरेटर को बचाने में सहायता की। तब अपने जीवन और सुरक्षा का खतरा होते हुए भी अपने गश्ती दल के बाकी सदस्यों को साथ ले, बर्फ में दबे व्यक्तियों की खोज में वे चल पड़े। इन्होंने काफी बर्फ के नीचे से निकाले गिरे तीन व्यक्तियों का प्राथमिक उपचार किया। और उनकी जान बचा ली। अपने साथियों को निकालने के पश्चात् नायक केशर सिंह को पता चला कि दो हथियार कहीं बर्फ में दबे रह गए। खराब मौसम के होते हुए भी इन्होंने खोए हुए हथियारों को खोज निकालने का प्रयास किया और लगभग 2 घण्टे तक काफी खोज करने और हाथों से बर्फ हटाने के पश्चात् अन्त में हथियार ढूँढ़ निकाले। लगभग 3.15 बजे अपग्रेड गश्ती दल ने निस्साहस हुए या बिना किसी प्रकार की घबराहट के आगे बढ़ना शुरू किया। परन्तु तब तक उनका आगे बढ़ना बहुत कठिन हो गया था और तेज बफानी टूफान और रोशनी के न होने के कारण आगे दिलाई देना बन्द हो गया था। लगभग सात बजे सांय ये अपने गश्ती दल को एक पथरीली जगह से गए ताकि स्थिति को संभालते हुए अपने साथियों में आत्म-विश्वास बनाए रखें। फिर घना अन्धेरा छा गया था और इन्होंने अपने दल को और आगे ले जाकर उनके जीवन और सुरक्षा को खतरे में डालने के बजाए उसी स्थान पर डेरा डालने का निर्णय लेकर अपनी पहल-कदमी और उपयुक्त निर्णय शक्ति का परिचय दिया। यद्यपि पूरा गश्ती दल बुरी तरह थक चुका था, पर इन्होंने उनका मनोबल, साहस और उनकी आशा और उत्साह बनाए रखा। इनके साथियों को इनके निर्णय और उत्साहजनक नेतृत्व में अदृश्य विश्वास था, भले ही उन्हें 13,000 फुट की ऊंचाई पर खुले में लगभग 12 घण्टे बिताने पड़े।

इस कार्यवाही में नायक केशर सिंह ने साहस, पहल-कदमी और नेतृत्व का परिचय दिया।

11. 7044124 नायक परवोत्तम लाल,

इलैक्ट्रिकल एप्ल मैकेनिकल हंजीनियर्स।

6 मार्च, 1970 को लगभग 11.30 बजे पूर्वाह्न जम्मू और कश्मीर में पृथ्वी अड्डे से उड़ने के तत्काल बाद ही एक वायुयान दुर्घटनाग्रस्त हो गया था। वायुयान बेतार नाले में जा गिरा और उसमें आग लग गई। नायक परवोत्तम लाल दुघटना-स्थल से लगभग 100 गज दूर थे। ये जलते हुए वायुयान की ओर भागे और अपनी व्यक्तिगत सुरक्षा की परवाह न करते हुए इन्होंने वायुयान के कार्मी दल को बाहर निकाल लाने के लिए तत्काल कार्यवाही की। इन्होंने एक अधिकारी की सुरक्षा-पेटी खोली परत्तु उस को मृत पाया। फिर इन्होंने धूसरे व्यक्ति, वाराट अफसर की सुरक्षा-पेटी खोलनी चाही, परन्तु तब तक उनके अपने कपड़े आग पकड़ गए थे और उसे बुझाने के लिए ये नाले में कूद पड़े। इन्होंने दोबारा उस वाराट अफसर को बहाने से निकलने का प्रयत्न किया। तब तक कुछ सिविलियन भी दुर्घटना-स्थल पर पहुंच गए थे और उन्होंने भी बुरी तरह धायल वाराट अफसर को वायुयान से निकालने में सहायता की।

इस कार्यवाही में नायक परवोत्तम लाल ने अनुकरणीय साहस और पहल-शक्ति का परिचय दिया।

12. 9408651 लांस नायक राम बहादुर राय,

1/1 गोरखा राईफल्स।

17 नवम्बर, 1969 को लांस नायक राम बहादुर राय अपनी कम्पनी के साथ नागालैण्ड में विरोधियों के एक निभूत स्थान का सफाया करने के लिए निकले। 12.00 बजे के लगभग निभूत स्थान का पता लगा लिया गया परन्तु विरोधी उसे खाली कर चुके थे। तब कम्पनी कमांडर अपनी कम्पनी को उसी क्षेत्र में एक अन्य निभूत स्थान की ओर ले गए। लांस नायक राम बहादुर राय को नं० 1 स्काउट का काम सौंपा। लगभग 1.00 बजे अपराह्न दूसरा निभूत स्थान भी खोज लिया परन्तु वह भी खाली प्रतीत होता था। लांस नायक राम बहादुर राय को 3 अन्य जवानों के साथ पता लगाने का काम सौंपा गया कि वह स्थान बास्तव में खाली है अथवा बहाने कोई है। आगे जाने पर जब इन्होंने वहां कुछ संचरण देखा तो पूरी जानकारी पाने के लिए रेंगते हुए और निकट जाने का निर्णय किया। जब ये उस निभूत स्थान के निकटस्थ बाशा के बिल्कुल पास पहुंचे तो इन्होंने देखा कि एक विरोधी बाशा के अन्दर भाषा और राइफल लेकर बाहर आकर उसने गोली चलानी शुरू कर दी। लांस नायक राम बहादुर राय ने शीघ्र ही निशाना लेकर जबाब में गोली चलाई और उस विरोधी को तत्क्षण मौत के घाट उतार दिया। उसी समय एक अन्य विरोधी ने इन पर गोली दागनी शुरू कर दी। इन्होंने उस विरोधी की ओर गोली चलाई और उसे भी मार गिराया। एक अन्य अवसर पर हुई क्षड़प में इन्होंने एक और विरोधी को मारा।

लांस नायक राम बहादुर राय ने निरन्तर साहस, पहल-शक्ति और दृढ़-निश्चय का परिचय दिया।

सं० 51-प्रेज०/71—राष्ट्रपति निम्नांकित व्यक्ति को उसके साहसिक कार्यों के लिए “सेना मेडल”/“आर्मी मेडल” का बार प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं :

कैप्टेन पुरुषोत्तम जोशी (आई० सी०-19309), एस० एम, कुमाऊँ रेजिमेंट।

2 जून, 1969 को कैप्टेन पुरुषोत्तम जोशी को नागालैण्ड में त्यूनसांग जिले में जाकफार्ग चौकी की कमान दी गई। 4 अप्रैल से 19 अप्रैल, 1970 तक इन्होंने पांच, 303 राइफलें बरामद कीं। इन्होंने 10 मई, 1970 को तीन विरोधी एंजेंटों को पकड़ा तथा विरोधियों के मुख्य कार्यालय का पता लगाया और एक टाइपराइटर, एक रेडियो-सेट तथा बहुमूल्य कागजात बरामद किए। 11 मई, 1970 को इन्होंने छः 303 राइफलें बरामद कीं। 2 जून, 1970 को इन्होंने फिर छः 303 राइफलें बरामद कीं। 2 जून, 1970 को इन्होंने फिर छः 303 राइफलें बरामद कीं। कैप्टेन जोशी की लगातार कार्यवाही के परिणामस्वरूप ही उस क्षेत्र से विरोधियों का प्रभाव बिल्कुल समाप्त हो गया तथा इस क्षेत्र में छुपाए हुए हथियारों से भी निवृत्ति मिल गई।

कैप्टेन पुरुषोत्तम जोशी ने लगातार साहस, पहल-शक्ति, नेतृत्व तथा उच्च कॉटि की कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

सं० 52-प्रेज०/71—राष्ट्रपति निम्नांकित व्यक्ति को उसके साहसपूर्ण कार्यों के लिए “वायु सेना मेडल”/“ऐयर कोर्स मेडल” का बार प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं :

स्वामीन लीडर नरिन्दर सिंह अरोड़ा, बी० एम० (4983), जनरल ब्यूटीज (पावलट)।

9 सितम्बर 1969 को स्वताङ्ग लीडर नरिन्दर सिंह अरोड़ा एक परिवहन विमान में हवाई कामियों की शर्किरण परीक्षा के रहे थे। उड़ान के दौरान विमान अचानक बारी ओर झुक गया। इन्होंने तथा द्वितीय पायलट ने जिन की परीक्षा ली जा रही थी, विमान को नींदा रखने के लिए नियन्त्रक कक्ष में काफी प्रयास किया। इस बात का सुनिश्चय करने के पश्चात कि सभी इंजन ठीक काम कर रहे हैं, इन्होंने सुधारन सियन्ट्रक से विमान के रडर को ठीक करने की कोशिश की लेकिन इससे कोई लाभ नहीं हुआ। यात्रिक खराबी के कारण रडर ठीक करने वाला उपकरण बिल्कुल बारी ओर धूम गया था और ठीक नहीं हो रहा था। दोनों पायलटों के प्रयत्नों के बावजूद विमान अपनी दिशा और ऊचाई खोने लगा। यह सब 2.3 कि० मी० की ऊचाई पर हवाई अड्डे से 15 मील पश्चिम में हुआ। अन्ततो गत्वा स्वताङ्ग लीडर अरोड़ा ने इंजन नं० 4 की शक्ति कम की और नं० 1 की शक्ति बढ़ाई इस मिलन से इन्होंने विमान को सुरक्षित नीचे उतारने के लिए पर्याप्त दिशा नियन्त्रण मिल गया।

इस कार्यवाही में स्वताङ्ग लीडर नरिन्दरसिंह अरोड़ा ने धैर्यपूर्ण साहस और उच्च व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया और उस प्रकार एक बहुमूल्य विमान और उसके कर्मदिल को बचा लिया।

सं० 53-प्रेज०/७१—राष्ट्रपति निम्नांकित व्यक्तियों को उनकी उच्च कर्तव्यपरायणता अथवा साहस के लिए “वायु सेना पदक/एयर फोर्स मेडल” प्रदान करने का अनुमोदन करते हैं :

1. विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) डेनिस एन्थोनी लेफोन्टाइन (3844), जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) डेनिस एन्थोनी लेफोन्टाइन ने सुपरसोनिक तथा ड्राइव्सोनिक वायुयान से सुपरसोनिक वायुयान की परिवर्तन अवधी की एक महत्वपूर्ण प्रावधारण में एक संक्रियात्मक विंग में काम किया था। उस विंग के सामरिक-महत्व के कारण यह आवश्यक था कि व्यथा-सम्बन्ध कम-से-कम समय में नए उपकारणों का पूरी तरह उपयोग किया जाए। अनेकों समस्याओं तथा विभिन्न जिम्मेदारियों के होते हुए वे बड़ी निष्ठा, कार्यकुशलता और व्यावसायिक दक्षता के साथ इस काम में जुट गए। विभिन्न प्रकार के वायुयानों में उड़ाने करने का उन्हें श्रेय प्राप्त है। उन्होंने नए सुपरसोनिक वायुयान पर प्रवास से अधिक उड़ानों की और इस अनुभव के आधार पर इन्होंने नए उपकरण लाने के काम से सम्बन्धित तत्कालिक समस्याओं का समाधान किया। इन्होंने थोड़ी ही समय में उड़ानों को पुनर्व्यवस्थित किया और उस विंग की समाधान क्षमता को बढ़ाया।

विंग कमांडर डेनिस एन्थोनी लेफोन्टाइन ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्य-परायणता का परिचय दिया।

2. विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) हरेन्द्र नारायण बाइसक, (3857), जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) हरेन्द्र नारायण बाइसक ने जनवरी 1969 से जुलाई 1970 तक एक संक्रियात्मक विंग में उड़ान प्रभारी अफसर के रूप में कार्य किया। अपने कार्यकाल के दौरान इन्होंने स्थायी संक्रियात्मक आवैणों तथा प्रक्रियाओं का

परिशोधन किया तथा एक नए संक्रिया कक्ष का आयोजन किया और उस विंग के संक्रियात्मक गठन को सुव्यवस्थित रूप दिया। इनके अथवा उत्साह, व्यावसायिक निपुणता, पहल-शक्ति तथा कर्तव्य-परायणता के कारण उस विंग की संक्रियात्मक क्षमता बड़ी। मई तथा जून 1970 में किए गए सरग्रहनीय अव्यासों में इनका बड़ा योगदान था।

विंग कमांडर हरेन्द्र नारायण बाइसक ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, पहल-शक्ति और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

3. विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) सुरेन्द्र साहनी, (3860), जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) सुरेन्द्र साहनी पूर्वी अंतर्व में परिवहन सहायता संक्रिया योजनाएं बनाने, पैरेट्रॉपरों को प्रशिक्षण देने तथा भारतीय वायु सेना के हवाई कामियों की परीक्षा लेने के कार्य से सम्बद्ध रहे। इन्होंने विभिन्न प्रकार के वायुयानों पर लगभग 5,000 घन्टे की उड़ानें कीं, जिसमें से 2,000 घन्टे प्रशिक्षण सम्बन्धी उड़ान लेने में तथा 700 घन्टे जोखिम भरे भूभागों पर संक्रियात्मक उड़ान करने में लगाए। 1965-66 के दौरान पूर्वी अंतर्व में इन्होंने वायुयानों के द्वारा सामान ले जाने, तथा हताहतों को सुरक्षित स्थान पर ले जाने के कार्य को बड़ी सफलता के साथ किया। इन्होंने मिजो पहाड़ियों में भी परिवहन-सहायता-संक्रिया व्यवस्था की तथा विभिन्न ऐसे ध्रेतों का चयन किया जहां वायुयान से सामान गिराया जा सकता है और उनका अब भी प्रयोग हो रहा है। पैराटूपर प्रशिक्षण स्कूल के अफसर कमांडिंग के रूप में भारतीय वायु सेना में प्रथम बार परिवहन वायुयानों को रात्रि के समय पंतितबद्ध उड़ान करने की व्यवस्था चालू करने में इनका बड़ा हाथ था। हवाई कर्मी परीक्षा बोर्ड के अफसर कमांडिंग के रूप में इन्होंने हवाई कर्मी-परीक्षा का उच्च स्तर स्थापित किया।

विंग कमांडर सुरेन्द्र साहनी ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्य-परायणता का परिचय दिया।

4. विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) रोबर्ट एनाल्ड वियर, (3881), जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर (अब ग्रुप कैप्टन) रोबर्ट एनाल्ड वियर ने लगभग आठ वर्ष तक वायु सेना के लड़ाकू स्वताङ्ग की कमान की है। इनके प्रयासों के फलस्वरूप युवा पायलटों ने सुपरसोनिक वायुयानों पर जटिल से जटिल स्थिति में उड़ान करने का प्रशिक्षण पाया। 1969 में वायुसेना के अन्य लड़ाकू स्वताङ्गों की अपेक्षा इनके स्वताङ्ग में दुर्घटनाओं की संख्या सबसे कम थी। इनके श्रेष्ठ नेतृत्व में इनके स्वताङ्ग ने सदैव उच्च कोटि की संक्रियात्मक तैयारी की व्यवस्था बनाए रखी। विंग कमांडर रोबर्ट एनाल्ड वियर अहंता प्राप्त उड़ान प्रशिक्षक हैं, इनके पास मास्टर ग्रीन इंस्ट्रूमेंट रेटिंग है तथा इन्होंने एक इंजन वाले वायुयान में 3,000 घन्टों से अधिक की उड़ानें की हैं।

विंग कमांडर रोबर्ट एनाल्ड वियर ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्य-परायणता का परिचय दिया।

5. विंग कमांडर सुरेन्द्र कुमार मेहरा, (4197), जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर सुरेन्द्र कुमार मेहरा अक्टूबर 1967 से मई 1970 तक वायु सेना के एक सुपरसोनिक स्क्वाइन की कमान में थे। इनके उत्साह-वर्डक नेतृत्व तथा अथक प्रयोगों के कारण इस अवधि में इस स्क्वाइन ने उच्च-स्तर की संक्रियात्मक तैयारी की व्यवस्था बनाए रखी। 1968 तथा 1969 के दौरान वर्षों में इनके स्क्वाइन को वायु सेवा की इंस्ट्रूमेंट रेटिंग द्वारा प्रदान की गई। इन्होंने लगभग 3,450 घन्टे की एक उंगल वाले वायुयानों पर दुर्घटना रहित उड़ानें कीं जिनमें से 2,450 घन्टे की उड़ानें जैट पर थीं तथा 800 उड़ानें सुपरसोनिक वायुयानों पर थीं। वर्षों तक इन्होंने मास्टर ग्रीन इंस्ट्रूमेंट रेटिंग पाई तथा वायुसेना में विभिन्न प्रकार के वायुयानों के लिए इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्रशिक्षक के रूप में इन्होंने कार्य किया।

विंग कमांडर सुरेन्द्र कुमार मेहरा ने निरन्तर नेतृत्व, व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

6. विंग कमांडर हर मोहन सिंह छतवाल, (4198),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर हर मोहन सिंह छतवाल अप्रैल 1967 से मई 1970 तक एक संक्रियात्मक स्क्वाइन की कमान में थे। इन्होंने कुल 4,538 घंटों की दुर्घटना-रहित उड़ानें कीं। वे तीन संक्रियात्मक स्क्वाइनों के फ्लाइट कमांडर रहे। इनके प्रेरणादायक नेतृत्व के कारण प्रशिक्षण तथा संक्रियात्मक तैयारी दौरों में इनकी कमान गोरक्षित रही। रंगीन मार्ग चिन्ह बनाने वाले वायुयानों में प्रशिक्षण देने तथा उनका नेतृत्व करने में इन्होंने बड़ा प्रशंसनीय कार्य किया।

विंग कमांडर हर मोहन सिंह छतवाल ने निरन्तर नेतृत्व, व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

7. विंग कमांडर मिया नरंजन सिंह, (4340),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर मिया नरंजन सिंह ने अप्रैल 1967 से जुलाई 1970 तक एक संक्रियात्मक स्क्वाइन की कमान की। अपने कार्यकाल के दौरान अनुभवी पायलटों की कमी होते हुए भी इन्होंने विवेक-पूर्ण आयोजन, कठिन परिश्रम तथा कड़े पर्यावरण द्वारा अपने स्क्वाइन की संक्रियात्मक योग्यता को बढ़ावा देने में सफलता पाई। इनके स्क्वाइन ने एयरकमान में होने वाली विभिन्न प्रतियोगिताओं तथा गोलंदाजी के मुकाबले में कई ट्रॉफीयां जीतीं। इनके निर्देशन में इनके स्क्वाइन को उड़ान के जो भी कार्य सीमें गए वे सभी पूरे किए तथा प्रत्येक रणभूमि अध्यास में भाग लेते हुए कीर्ति पाई।

विंग कमांडर मिया नरंजन सिंह ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

8. विंग कमांडर जगदीश चन्द्र सभरवाल, (4443),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर जगदीश चन्द्र सभरवाल ने दिसम्बर 1967 से जुलाई 1970 तक एक संक्रियात्मक स्क्वाइन की कमान विशिष्टतापूर्ण की। इनके कार्यकाल में इनके स्क्वाइन में नए प्रकार के वायुयान प्रयोग में लाए गए और इनके प्रवीण नेतृत्व में इस स्क्वाइन ने न्यूनतम समय में पूर्ण संक्रियात्मक योग्यता प्राप्त की। इन्होंने 4,000 घंटों से भी अधिक उड़ान की है और ये एक अहंता प्राप्त

फ्लाइंग इंस्ट्रक्टर, पायलट अटैक इंस्ट्रक्टर तथा इंस्ट्रूमेंट रेटिंग एग्जामिनर हैं। उनकी अपनी निपुणता तथा व्यावसायिक योग्यता इनके कमान में पायलटों के लिए लड़ाकू उड़ानों में प्रेरणादायक रही है। दो वर्षों में इनके स्क्वाइन को जो भी कार्य सीमें गए उन्हें बड़े प्रशंसनीय ढंग से पूरा किया गया।

विंग कमांडर जगदीश चन्द्र सभरवाल ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, कर्तव्यपरायणता तथा नेतृत्व का परिचय दिया।

9. विंग कमांडर पिरथी सिंह, (4480),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर पिरथी सिंह एक ऐसे लड़ाकू स्क्वाइन की कमान में थे जिसमें नए प्रकार के वायुयान प्रयोग में लाए जा रहे थे। इस वायुयान को अधिक से अधिक उपयोगी बनाने के उद्देश्य से जरूरी तथ्य जुटाने के लिए इन्होंने स्वयं इस वायुयान का व्यापक परीक्षण किया। इस स्क्वाइन को अग्रिम क्षेत्र में पुनः लैस करने के लिए कई पर्यावरण तथा नेतृत्व की आवश्यकता थी। इस वायुयान को भारतीय वायुसेना में उपयोग में लाने के संबंध में जो समस्याएं थीं वे भी असामान्य ही थीं। इन कठिनाइयों के होते हुए भी अत्यन्त अल्प समय में स्क्वाइन पूरी तरह संक्रियात्मक बन गया तथा विंग कमांडर सिंह ने स्वयं नए प्रकार के वायुयान में उच्चतम इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्राप्त की।

विंग कमांडर पिरथी सिंह ने निरन्तर कर्तव्यपरायणता तथा नेतृत्व का परिचय दिया।

10. विंग कमांडर सुरेश सीताराम सामे, (4501),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

विंग कमांडर सुरेश सीताराम सामे ने कुल 4,765 घंटों की उड़ानें कीं जिनमें से अधिकांश पूर्वी क्षेत्र में संक्रियात्मक उड़ानें हैं। जनवरी 1969 में इन्होंने एक परिवहन स्क्वाइन की कमान सभाली तथा उसकी उच्च संक्रियात्मक क्षमता को और बढ़ाने में जुट गए। अल्प अवधि में ही इसमें उन्हें सफलता मिल गई। इनके प्रयत्नों से भारी संख्या में वायु-सेना कर्मियों का परिवहन धर्मिकरण हुआ। अग्रवर्ती अवतरण पृष्ठी पर दुर्घटना ग्रस्त एक वायुयान को निकाल लाना इनकी उल्लेखनीय निष्पत्तियों में से है। अग्रवर्ती हवाई अवतरण पृष्ठी पर समुचित अनुरक्षण सुविधाओं के अभाव में वायुयान की अंशिक रूप में ही मरम्मत की जा सकी किन्तु विंग कमांडर सामे उसे सफलता-पूर्वक उड़ा कर निकाल लाए।

विंग कमांडर सुरेश सीताराम सामे ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

11. स्क्वाइन लीडर लारेंस मेनेजिस, (5280),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर लारेंस मेनेजिस अप्रैल 1967 से जून 1970 तक एक सुपरसोनिक लड़ाकू स्क्वाइन के कमांडर थे। इन्होंने कुल 2,100 घंटों से अधिक की उड़ानें जैट वायुयानों में कीं जिनमें से 500 घंटों से अधिक उड़ानें सुपरसोनिक लड़ाकू वायुयान में थीं। ये उन अनुभवी सुपरसोनिक लड़ाकू पायलटों में से हैं जिन्होंने युवा पायलटों को उच्च श्रेणी की व्यावसायिक दक्षता प्राप्त करने में बड़ा योगदान दिया। इन्होंने मास्टर ग्रीन इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्राप्त की है। अपने स्क्वाइन के पायलट अटैक इंस्ट्रक्टर के रूप में पायलटों की गोलंदाजी में उच्च-स्तर प्राप्त कराने में इनका बड़ा हाथ रहा।

स्क्वाइन लीडर लारेस मेनेजिस ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

12. स्क्वाइन लीडर हरसरन सिंह गिल, (4657),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर हरसरन सिंह गिल उन प्रथम पायलटों में से थे जिन्हें भारतीय वायु सेना में लाए गए अत्यंत जटिल वायुयान में उड़ान के लिए चुना गया था। तब से ये फ्लाइट कमांडर अथवा स्टाफ अफसर के रूप में सक्रिय रूप से इस वायुयान से संबद्ध रहे। इस वायुयान में इन्हें मास्टर ग्रीन इंस्ट्रुमेंट रेटिंग प्राप्त है तथा ये एक इंस्ट्रुमेंट रेटिंग इंस्ट्रूक्टर है। इनके प्रयत्नों से इनके स्क्वाइन को 100 प्रतिशत इंस्ट्रुमेंट रेटिंग तथा नए प्रकार के वायुयान पर बहुत उच्च संक्रियात्मक क्षमता प्राप्त है। जिदेशी उच्चाधिकारियों के दौरे के समय नीची उड़ान पर विमान को प्राप्ति प्रदर्शन के लिए इनके एयर कमांड ने इन्हें दो बार चुना था।

स्क्वाइन लीडर हरसरन सिंह गिल ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

13. स्क्वाइन लीडर अन्नास्वामी श्रीधरन, (4761),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर अन्नास्वामी श्रीधरन को एक ऐसी संक्रियात्मक यूनिट में तैनात किया गया था, जहां नए प्रकार के सुपरसोनिक वायुयानों में पायलटों को प्रशिक्षण देने का कार्य होता था। उस यूनिट में यह अकेले ही अहंता प्राप्त फ्लाइट कमांडर थे जोकि कार्य को अपने हाथ में ले सकते थे। इन्हें सम्पूर्ण प्रशिक्षण पाठ्यक्रम व कार्यक्रम बनाना पड़ा तथा आदेशों तथा परिचालन प्रक्रियाओं को तैयार करना पड़ा। संपरिवर्तनाधीन पायलटों को प्रशिक्षण देने तथा थल प्रशिक्षण संबंधी व्याख्यानों की व्यवस्था करने के अलावा ये प्रतिदिन औसतन चार अनुदेशात्मक उड़ानें करते। इन्होंने बराबर अपनी ड्यूटी से ज्यादा काम किया और नए और जटिल वायुयानों के लिए पायलटों को सफलतापूर्वक तैयार किया।

स्क्वाइन लीडर अन्नास्वामी श्रीधरन ने निरन्तर पहल-शक्ति उत्साह तथा व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया।

14. स्क्वाइन लीडर धीरेन्द्र सिंह जाफा, (4819),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर धीरेन्द्र सिंह जाफा ने करबरी 1968 से जुलाई 1969 तक एक संक्रियात्मक स्क्वाइन में वरिष्ठ फ्लाइट कमांडर के रूप में कार्य किया। यह प्रथम स्क्वाइन थी जिसे नई प्रकार के सुपरसोनिक वायुयान बिए गए थे। इनके अथवा प्रयासों, उत्साह तथा कर्तव्यपरायणता के कारण ही कमन्स-कम समय में स्क्वाइन पूरी तरह से संक्रियात्मक बन सकी।

स्क्वाइन लीडर धीरेन्द्र सिंह जाफा ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

15. स्क्वाइन लीडर मोहन चंद्र, (4889),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर मोहन चंद्र एक हेलीकाप्टर यूनिट की कमान करते आए हैं। इन्होंने परिवहन वायुयान तथा हेलीकाप्टर पर 1,000 घंटों से अधिक की संक्रियात्मक उड़ानें की हैं। इनकी उड़ानों

में कभी कोई दुर्घटना नहीं हुई। इन्होंने उच्चतम परिवहन श्रेणी तथा इंस्ट्रुमेंट रेटिंग प्राप्त की है। इनके निदेशन में यूनिट उच्च श्रेणी की संक्रियात्मक दक्षता पर लाई गई। दो वर्षों से अधिक समय से यूनिट में कोई दुर्घटना नहीं हुई। इनकी यूनिट ने खराब मौसम को छोड़कर शेष समय की सभी उड़ान-संबंधी कार्यभार निभाया। जब हेलीकाप्टर के पायलटों के लिए वर्गीकरण योजना प्रारंभ की गई तो इन्होंने अपने यूनिट का प्रशिक्षण कार्य-क्रम तैयार कर उसे अकेले पूरा कराया। उनके प्रयासों के फलस्वरूप ही उनकी यूनिट के सब पायलटों का वर्गीकरण अब सफलतापूर्वक पूरा हो गया है।

स्क्वाइन लीडर मोहन चंद्र ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

16. स्क्वाइन लीडर माधवेन्द्र बनर्जी, (4898),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर माधवेन्द्र बनर्जी जून 1968 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन के फ्लाइट कमांडर रहे। इन्होंने कुल 3826 घंटों की उड़ानें की हैं तथा इन्हें मास्टर ग्रीन इंस्ट्रुमेंट रेटिंग मिली है और साथ-साथ इंस्ट्रुमेंट रेटिंग इंस्ट्रूक्टर भी है। ये उन पायलटों के प्रथम बैच में थे, जिन्होंने नए प्रकार के सुपरसोनिक वायुयान पर उड़ान प्रशिक्षण प्राप्त किया था। इन्होंने बड़ी पहल-शक्ति और व्यावसायिक निपुणता दिखाई तथा अपने स्क्वाइन के पायलटों को प्रशिक्षण देकर अल्प समय में पूरी संक्रियात्मक योग्यता दी।

स्क्वाइन लीडर माधवेन्द्र बनर्जी ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, पहल-शक्ति और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

17. स्क्वाइन लीडर रवीन्द्र नाथ भारद्वाज, (5001),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर रवीन्द्र नाथ भारद्वाज दो वर्षों से अधिकार समय से एक संक्रियात्मक प्रशिक्षण यूनिट में काम कर रहे हैं। इस अधिधि में इन्होंने कुल 3350 घंटों की उड़ानें की हैं। इनके कठिन परिश्रम, व्यावसायिक निपुणता के कारण प्रशिक्षार्थी पायलट अपनी उड़ान दक्षता तथा थल ज्ञान में उन्नति कर सके। इनकी कार्यक्षमता तथा परिश्रम के लिए तत्पर रहना सभी अधिकारियों तथा वायुसैनिकों के लिए प्रेरणा का स्रोत रहा है।

स्क्वाइन लीडर रवीन्द्र नाथ भारद्वाज ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता, पहल-शक्ति तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

18. स्क्वाइन लीडर बुद्धो देव विस्वास (5067),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर बुद्धो देव विस्वास चार वर्षों तक एक संक्रिया-त्मक परिवहन स्क्वाइन के फ्लाइट कमांडर थे। इस दौरान इन्होंने नेफा, नागानेण्ड, भिजो पहाड़ियों, भूटान तथा मिथिकम के दुर्गम भूभागों में अनेकों उड़ानें की। वहां इन्होंने कुल 1,715 घंटों की उड़ानें की जिसमें से 896 घंटे की उड़ानें संक्रियात्मक हैं और उसमें 600 बार नीचे उतरने तथा 200 बार ऊपर से सामान गिराने का काम शामिल है। इन्होंने 14 वर्ष की निष्ठापूर्ण सेवा की तथा इस अधिधि में कुल 6,308 घंटे की दुर्घटना रहित उड़ानें की जिसमें 2,424 घंटे की प्रशिक्षण उड़ानें शामिल हैं। अपने सम्यक ज्ञान तथा विशिष्ट व्यावसायिक निपुणता के कारण इन्होंने सभी आकस्मिक आश्रयक्ताओं की पूर्ति बड़े प्रशंसनीय ढंग से की।

स्क्वाइन लीडर बुद्धो वेद विश्वास ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

19. स्क्वाइन लीडर ईश्वर रामचन्द्र सोनपार, (4792),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर ईश्वर रामचन्द्र सोनपार को नवम्बर 1954 में कमीशन प्रदान किया गया था। प्रारंभिक-उड़ान प्रशिक्षण के उपरान्त इन्हें परिवहन वायुयान पर लगाया गया और ये परिवहन पायलट बन गए। 1960-61 में ये एक अर्हता प्राप्त उड़ान प्रशिक्षक बने और उसके बाद इन्हें प्रशिक्षण स्थापनाओं में न केवल पायलटों को प्रारंभ से ही प्रशिक्षण देने वल्कि परिवहन उड़ान के लिए चुने गए कैंडेटों को भी प्रशिक्षण देने के काम पर तैनात किया गया। वायु सेना में परिवहन पायलट के कार्यकाल में ये मुख्यतया डिकोटा वायुयान चलाया करते थे। इन्होंने डिकोटा पर 1500 घंटों की संक्रियात्मक उड़ानें की हैं। 1963 में ये एक संक्रियात्मक दल में दाखिल हुए। दो मास की अल्प अवधि में ये एक दूसरे प्रकार के वायुयान पर पूर्ण रूप से संक्रियात्मक पायलट बन गए। 1965 में जब इस यूनिट ने एक अन्य प्रकार के वायुयान को प्रयोग में लाया तो इन्हें इस पर लगा दिया गया। इन्होंने दो इंजनों वाले तथा बहु इंजन वाले वायुयानों में 4,800 घंटों की उड़ानें की तथा अपने 14 वर्ष के अल्प सेवा काल में कुल 6,401 घंटों की उड़ानें की। महत्वपूर्ण संक्रियात्मक तथा अन्य कार्यों के अलावा इन्होंने दल में अनेकों पायलटों को संक्रियात्मक क्षमता तक का प्रशिक्षण दिया। 1965 की संक्रियाओं के दौरान स्क्वाइन लीडर सोनपार ने अनेकों उड़ानें की।

स्क्वाइन लीडर ईश्वर रामचन्द्र सोनपार ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, पहल-शक्ति तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

20. स्क्वाइन लीडर विनोद विहारी माथुर, (6024),
जनरल ड्यूटीज (पायलट),

स्क्वाइन लीडर विनोद विहारी माथुर को दिसंबर 1960 में कमीशन प्रदान किया गया था। ये 30 जनवरी 1967 से एक संक्रियात्मक यूनिट में नियुक्त हुए। ये इस सेन्टर में एक्टीव फ्लाइट हैलीकाप्टर के एक मात्र अर्हता प्राप्त पायलट हैं। साक्षे तीन वर्ष से अधिक की उड़ानें की। 1969-70 में यूनिट ने नेफा में संक्रियाएं हाथ में लीं। उनमें हैलीकाप्टर से 11000 फुट की ऊंचाई पर हैलीकाप्टर के एसे अवतरण स्थलों पर उत्तरना शामिल है जिनके स्तर अपेक्षित स्तर से निम्न थे। इन जोखिमों के बावजूद स्क्वाइन लीडर माथुर इन अवतरण स्थलों से संक्रियात्मक तथा पूरक उड़ानें की और बड़े साहस तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया। यदि इस पायलट ने यह सैन्य तांत्रिक पूरक उड़ानें न की होतीं तो बहुत सी महत्वपूर्ण संक्रियाएं संभव नहीं हो पातीं।

स्क्वाइन लीडर विनोद विहारी माथुर ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, साहस तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

21. स्क्वाइन लीडर रूपणगुंटा सरोज, (6317),
टैकिनकल। सिगनल्स।

स्क्वाइन लीडर रूपणगुंटा सरोज सन् 1943 में रडार आप्रेटर के रूप में वायुसेना में भर्ती हुए थे। इन्होंने 1950 में रडार मैकेनिक कोर्स को सफलतापूर्वक पूर्ण किया तथा बाद में ये वायुसेना फ्लाइंग कालेज, जोधपुर में सिगनल/एयर के रूप में उड़ान ड्यूटी के सिए चुने गए। इन्हें सर्वोत्तम प्रशिक्षकार्थी के रूप में थल, वायु तथा सर्वकार्य कौशल्य द्वारा दी गई। इन्होंने 3,000 घंटों से अधिक की उड़ानें की जिनमें से 1800 घंटे की उड़ानें नेफा, नागालैण्ड तथा मिजो पहाड़ी क्षेत्र में की थीं। 1962 के चीनी आक्रमण के दौरान इन्होंने नेफा के दूरवर्ती क्षेत्र में अनेकों कार्यों के सिलसिले में उड़ानें की हैं। इन्होंने विभिन्न प्रकार के वायुयानों पर उड़ान कार्मिक के रूप में 4500 घंटों से अधिक उड़ानें की हैं। सन् 1963 में इन्हें एक संक्रियात्मक पूनिट में नियुक्त किया गया। यूनिट में रखे सब प्रकार के वायुयानों पर उड़ान ड्यूटी करने की इन्हें अर्हता प्राप्त है। सन् 1965 से इनकी व्यावसायिक ड्यूटी के अलावा इन्हें महत्वपूर्ण स्टाफ ड्यूटी पर तैनात किया गया। इन सारे कार्यभारों में योजना बनाने तथा संक्रियाओं का कार्यान्वयन एवं विभिन्न संगठनों के साथ सम्पूर्ण संपर्क तथा ताल-मेल बनाए रखने का कार्य निहित था।

स्क्वाइन लीडर रूपणगुंटा सरोज ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

22. स्क्वाइन लीडर कीथ डेविड किंसले लेविस, (5109),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्क्वाइन लीडर कीथ डेविड किंसले लेविस तीन वर्षों से अधिक समय के लिए एक लड़ाकू स्क्वाइन के फ्लाइट कमांडर थे। इन्होंने कुल 2100 घंटे से अधिक की उड़ानें जैट वायुयान पर की जिसमें से लगभग 450 घंटे की उड़ानें सुपरसोनिक वायुयान पर थीं। इनका रिकार्ड दुर्घटना-रहित रहा है। इन्होंने मास्टर ग्रीन इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्राप्त की तथा इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्रशिक्षक वक्ता भी पाई। इन्होंने अपनी यूनिट के पायलटों को हर प्रकार के मौसम में उड़ान लेने के लिए प्रशिक्षित किया। इनके उदाहरण से प्रेरणा प्राप्त कर इनके अधीनी कार्य करने वाले अफसरों तथा वायुसेनिकों ने स्क्वाइन में उच्च-स्तर की संक्रियात्मक तैयारी बनाए रखने के लिए सहृदय कार्य किया।

स्क्वाइन लीडर कीथ डेविड किंसले लेविस ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

23. स्क्वाइन लीडर रणजीत सिंह बेदी, (5120),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

23 जनवरी 1970 को स्क्वाइन लीडर रणजीत सिंह बेदी गणतंत्र दिवस फ्लाइंग स्टाफ के प्रवास्त्रास के समय चार वायुयानों के पंक्तिकाल उड़ान का नेतृत्व कर रहे थे। जब वे गंतिम मोड़ ले रहे थे तो भूमि से लगभग 500 फूट ऊपर इनके वायुयान के पोर्ट स्टेविलेटर पर दूसरे वायुयान की टक्कर लगी जिससे वह पीछे की ओर घूम गया। इन्होंने वायुयान को नियंत्रण में लाने के लिए बड़ी सूसबूम से कार्य किया जिससे एक गंभीर दुर्घटना होने से बची। ये तीन वर्षों से अधिक समय से लड़ाकू स्क्वाइन के फ्लाइट कमांडर हैं। इन्होंने अपने स्क्वाइन के वायुयानों पर काफी बड़ी संख्या में पायलटों को यकलतापूर्वक प्रशिक्षण दिया।

स्क्वार्ड्रन लीडर रणजीत सिंह बड़ी ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

24. स्क्वार्ड्रन लीडर वीरेन्द्र सिंह पठानिया, वीरचक्र, (5198),

जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर वीरेन्द्र सिंह पठानिया जनवरी 1964 से नैट वायुयान में उड़ान करते रहे । इन्होंने इस प्रकार के वायुयान में 692 घंटे की उड़ानें की हैं । ये नैट के सर्वाधिक अनुभवी पायलटों में से हैं । इस वायुयान के संबंध में इनकी गहरी जानकारी होने से अन्य पायलटों को भी लाभ पड़ता । जिनको उन्होंने बड़े धैर्य तथा सूक्ष्म-वूस के साथ प्रशिक्षण दिया । भू-वायु दोनों ही कार्य-क्षेत्रों में इनके व्यक्तिगत गुण के उज्ज्वल उदाहरण इनके जूनियर साथियों के लिए अनुकरणीय रहे हैं ।

स्क्वार्ड्रन लीडर वीरेन्द्र सिंह पठानिया ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

25. स्क्वार्ड्रन लीडर ट्रेवर जोशफ फर्नार्डिस, (5287),
जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर ट्रेवर जोशफ फर्नार्डिस सितंबर 1962 से नैट वायुयान से संबंध रहे हैं । इन्होंने 1,900 घंटों की दुर्घटना-रहित उड़ाने की है, जिसमें 700 घंटों से अधिक नैट पर हैं । सन् 1965 में भारत-पाक संघर्ष के दौरान इन्होंने अनेकों संक्रियात्मक उड़ानें की । ये एक अनुभवी पायलट अटैक इंस्ट्रक्टर हैं तथा इन्होंने बड़ी सफलता के साथ अपनी यूनिट के पायलटों को गोलंदाजी का प्रशिक्षण दिया । इनके द्वारा वायुसेना कर्मियों को श्रेष्ठ प्रशिक्षण दिए जाने के कारण कमान गोलंदाजी मुकाबले में इन्होंने उच्च स्थान प्राप्त किया ।

स्क्वार्ड्रन लीडर ट्रेवर जोशफ फर्नार्डिस ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता, नेतृत्व तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

26. स्क्वार्ड्रन लीडर सुधीर डे, (5309),
जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर डे ने मार्च 1968 से अप्रैल 1970 तक एक लड़ाकू स्क्वार्ड्रन में फ्लाइट कमांडर के रूप में कार्य किया । ये 1965 से नैट वायुयान से संबंध रहे हैं । इस अवधि के दौरान इन्होंने 365 दुर्घटना रहित उड़ानें की हैं । वर्तमान स्क्वार्ड्रन में कुल 245 घंटों की उड़ानों में से इन्होंने 164 घंटे प्रशिक्षार्थी पायलटों को समाधात णस्ट्रों में प्रशिक्षण देने में लगाए । इन्हें ऐसे पायलटों के प्रशिक्षण का कार्य सौंपा गया था जिन्हें इन वायुयानों की जानकारी न थी । इन्होंने इस कार्य को न्यूनतम यथा समय में पूर्ण किया । प्रशिक्षण में इन्हें कितनी सफलता मिली यह लगातार अगले दो अंतर-स्क्वार्ड्रन अस्त्र प्रतियोगिताओं में देखने में आई जिनमें इनके द्वारा प्रशिक्षित वायु-कर्मियों ने विशिष्टता प्राप्त की ।

स्क्वार्ड्रन लीडर सुधीर डे ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

27. स्क्वार्ड्रन लीडर पुवाला गोविन्दाराजलू श्रीवत्सलू, (5383),

जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर पुवाला गोविन्दाराजलू श्रीवत्सलू ने परिवहन वायुयान पर 5,200 घंटों की उड़ानें की जिनमें 800 घंटों से अधिक की संक्रियात्मक उड़ानें थीं । ये एक उड़ान प्रशिक्षक भी हैं तथा इन्होंने 2,000 घंटों से अधिक की प्रशिक्षणात्मक उड़ानें की हैं । इन्हें परिवहन वर्गीकरण “ए” तथा मास्टर शीन इंस्ट्रूमेंट रेटिंग प्राप्त है । इनकी संपूर्ण उड़ानें दुर्घटना रहित रही हैं । इन्होंने अपने अधीन हवाई कर्मियों को उच्च स्तर का प्रशिक्षण प्राप्त कराया ।

स्क्वार्ड्रन लीडर पुवाला गोविन्दाराजलू श्रीवत्सलू ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा नेतृत्व का परिचय दिया ।

28. स्क्वार्ड्रन लीडर पुतेट्टू मणि कुरियन, (5666),
जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर पुतेट्टू मणि कुरियन ने छेद वर्ष तक एक संक्रियात्मक स्क्वार्ड्रन में सेवा की । इस अवधि में इन्होंने 1,200 घंटों की लगातार संक्रियात्मक उड़ानें की । 11 वर्षों के सेवा काल में इन्होंने कुल 6,828 घंटों की उड़ानें की हैं जिसमें से 2,500 घंटे की संक्रियात्मक उड़ानें तथा 2,350 घंटों की प्रशिक्षणात्मक उड़ानें हैं इन्होंने अपने युवा स्क्वार्ड्रन पायलटों को प्रशिक्षण देने के अथवा प्रयास करके स्क्वार्ड्रन की संक्रियात्मक क्षमताएं बढ़ाई और उसे संक्रियात्मक स्तर तक लाए । विपरीत परिस्थितियों के होते हुए भी, इनके स्क्वार्ड्रन को जो कार्य सौंपे गए थे, उन्हें इन्होंने सफलता-पूर्वक पूरे किए ।

स्क्वार्ड्रन लीडर पुतेट्टू मणि कुरियन ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

29. स्क्वार्ड्रन लीडर सुरेन्द्रनाथ केदारनाथ गुप्ता, (5681),
जनरल ड्यूटीज (पायलट) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर केदारनाथ गुप्ता अप्रैल 1965 से प्रशिक्षण कमान में अर्हता प्राप्त इंस्ट्रक्टर हैं । इस अवधि में इन्होंने 1,645 घंटों की उड़ानें की हैं जिनमें से 1,352 घंटों की उड़ानें प्रशिक्षण कार्य के लिए थीं । इन्होंने कुल 3,020 घंटों की उड़ानें की हैं । 26 जून 1969 को इन्हें एक जैट वायुयान हाकिमपेट से कानपुर ले जाने के लिए नियुक्त किया गया । नागपुर से लगभग 70 मील की दूरी पर इन्होंने हंजन में तीव्र कंपन का अनुभव किया और इसलिए इन्हें उसकी पावर कम करनी पड़ी, जिसके कारण वायुयान नीचे की ओर जाने लगा । किर भी कंपन और अधिक तीव्र हो गई । 10,000 फुट नीचे जाने पर इन्होंने अनुमान लगाया कि क्षति को रोकने के लिए यदि इंजन बंद कर दिया जाए तो भी ये नागपुर हवाई अड्डे पर उत्तर सकेंगे । अतः इन्होंने हंजन को बंद कर दिया जाए तो भी ये नागपुर हवाई अड्डे पर उत्तर सकेंगे । अतः इन्होंने हंजन को बंद कर दिया जाए तो भी ये नागपुर हवाई अड्डे पर उत्तर सकेंगे । तथा वायुयान का हंजन बंद किए ही नागपुर हवाई अड्डे पर उत्तर दिया और इस प्रकार वायुयान को बचा लिया ।

स्क्वार्ड्रन लीडर सुरेन्द्रनाथ केदारनाथ गुप्ता ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया ।

30. स्क्वार्ड्रन लीडर जोगिन्दर सिंह, (5773),
जनरल ड्यूटीज (नेबीगेटर) ।

स्क्वार्ड्रन लीडर जोगिन्दर सिंह जुलाई 1969 से एक संक्रियात्मक विंग में काम कर रहे हैं । विंग नेबीगेटर ब्रीफिंग अफसर के रूप में इन्होंने ब्रीफिंग कक्ष, संक्रिया कक्ष तथा आसूचना कक्ष व्यवस्था-पित किए । इन्होंने साढ़े तीन वर्ष तक एक संक्रियात्मक स्क्वार्ड्रन

में काम किया है। और लगभग 1,600 घंटों की उड़ानें कीं। इन्होंने विदेश में एक नए प्रकार के वायुयान के संबंध में एक कोर्स सफलतापूर्वक पूरा किया तथा इनका कार्य-निष्पादन “विशिष्ट” पाया गया। इन्होंने साढ़े दस वर्ष की सेवा में 5,500 घंटों की उड़ानें कीं जिनमें लगभग 800 घंटे की उड़ानें रात में की हैं।

स्वाइन लीडर जोगिन्दर सिंह ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

31. स्वाइन लीडर मुरेन्द्र कुमार कौशिक, (5929),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

स्वाइन लीडर सुरेन्द्र कुमार कौशिक जून 1965 से एक संक्रियात्मक स्वाइन में तैनात हैं। इस अवधि में जब कि ये एक नए वायुयान का प्रशिक्षण पाने गए थे तो वहां इनका कार्य निष्पादन “विशिष्ट” श्रेणी का था। स्वाइन में इनके सामान्य संक्रियात्मक कार्यों के अलावा इन्होंने नए तैनात किए गए नेवीगेटरों को प्रशिक्षण दिया। इन्होंने 1,900 घंटों से अधिक की उड़ानें कीं। पूर्वी क्षेत्र में प्रारंभ में इन्होंने सौंपे गए कार्यों के लिए इन्होंने दुर्गम भूभागों में 900 घंटों की उड़ानें कीं। नेवीगेशन स्कूल में इंस्ट्रक्टर के रूप में इनके सेवा काल में अधिकांश प्रशिक्षार्थियों ने कोर्स में उच्च स्थान प्राप्त कर सफलता प्राप्त की। इनकी इंस्ट्रक्शनल केटेगरी “ए-2” है।

स्वाइन लीडर सुरेन्द्र कुमार कौशिक ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

32. फ्लाइट लेफिटनेंट (अब स्वाइन लीडर) जोगेन्द्र चन्द्र हजारिका, (5869),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफिटनेंट (अब स्वाइन लीडर) जोगेन्द्र चन्द्र हजारिका नवम्बर 1965 से फ्लाइंग इंस्ट्रक्टर रहे हैं। इस अवधि में इन्होंने लगभग 1,600 घंटों की उड़ानें की हैं जिनमें से 1,300 घंटों की उड़ानें प्रशिक्षणात्मक हैं। इंस्ट्रक्टर के रूप में तैनात होने से पूर्व ये नेफा के एक संक्रियात्मक स्वाइन में काम करते थे। इन्होंने बड़े उत्साह, दूरदर्शिता तथा लगन से कार्य किया और स्वाइन के उड़ान स्तर को ऊंचा बनाने में इन्होंने बड़ा योगदान दिया। 1962 में चीन के आक्रमण के दौरान इनका कार्य प्रशंसनीय रहा।

फ्लाइट लेफिटनेंट जोगेन्द्र चन्द्र हजारिका ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

33. फ्लाइट लेफिटनेंट वेलायुधननायर गिरीश कुमार, (6747),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफिटनेंट वेलायुधननायर गिरीश कुमार अगस्त 1966 से संक्रियात्मक स्वाइन में काम कर रहे हैं। इस स्वाइन में इन्होंने 1,650 घंटों की उड़ानें की हैं। अपने पहले के कार्यकाल के दौरान एक अन्य संक्रियात्मक स्वाइन में इन्होंने कई नए हवाई अड्डों पर परीक्षण के तौर पर वायुयान उतारे। इन्होंने नेफा में अनेकों बार वायुयान से सामान गिराने का काम किया। सन् 1966 में नेपाल में आए भूकंप के अवसर पर इन्होंने प्रारंभिक सर्वेक्षण तथा वायुयान से सामान गिराए जाने वाले स्थलों को निश्चित करने में प्रशंसनीय कार्य किया। इन्होंने 4,200 घंटों की दुर्घटना रहित उड़ानें की हैं।

फ्लाइट लेफिटनेंट वेलायुधननायर गिरीश कुमार के निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

34. फ्लाइट लेफिटनेंट चन्द्रकान्त निजानन्द बाल, (7401),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफिटनेंट चन्द्रकान्त निजानन्द बाल अप्रैल 1967 से संक्रियात्मक स्वाइन में सेवारत है। इन्होंने 1,710 घंटों की उड़ानें की हैं। 22 जनवरी 1970 को जब ये 40,000 फूट की ऊंचाई वाली उड़ान में नौट रहे थे तो इन्होंने अधिक बोल्टेज को देखकर तत्काल बैटरी को अलग कर दिया। उसके बाद एकदम विजली की तेज़ चमक पड़ी और फिर विजली बिलकुल बंद हो गई। इन्हें भजबूरत नीचे आना पड़ा और टीर्च और आपात प्रकाश की सहायता से वायुयान को उड़ाते हुए तथा आपाल कम्पास की सहायता से उसे मोड़ते हुए एक अन्य हवाई क्षेत्र में नीचे उतरना पड़ा। इस तरह नीचे उतरते हुए दोनों इंजनों से एक बार आग निकली तथा नीची उड़ान पर स्टार बोर्ड इंजन से तीन बार आग निकली। बैटरी को बचाने से ही ये प्रत्येक बार इंजनों को पुनः चालू करने में सफल रहे। इन्होंने उचित गति से वायुयान को भूमि-स्पर्श करने और वायुयान को बिना किसी प्रकार की क्षति पहुंचे दौड़पथ के आरंभ में उतारने में सफलता प्राप्त की। अपनी सूक्ष्म-बूँझ और बड़ी निपुणता से स्थिति को संभाल कर न केवल बहुमूल्य वायुयान को बचाया अपितु हवाई कार्मियों के जीवन की भी रक्षा की।

फ्लाइट लेफिटनेंट चन्द्रकान्त निजानन्द बाल ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता तथा कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

35. फ्लाइट लेफिटनेंट योगिन्द्र प्रकाश, (8168),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफिटनेंट योगिन्द्र प्रकाश नवंबर 1968 से भिजो पहाड़ियों में एक हैलीकाप्टर यूनिट में सेवा कर रहे हैं। इन्होंने पहाड़ी घाटियों में कठिन उड़ान स्थितियों में लगभग 1,400 घंटों की संक्रियात्मक उड़ानें की हैं। इन्होंने भू-वायु दोनों कार्य क्षेत्रों में उल्लेखनीय पहल-कदमी और साहस दिखाया है। इन्होंने कई विशेष हैलीकाप्टर संक्रियाएं सफलतापूर्वक पूरी की। बहुत छोटे हैलीपेडों से घायलों को बचा निकालने में इन्होंने बड़ी व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया है। इनका उड़ान-जीवन दुर्घटना-रहित रहा है।

फ्लाइट लेफिटनेंट योगिन्द्र प्रकाश ने निरंतर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

36. फ्लाइट लेफिटनेंट विजय कृष्ण पांडे, (8990),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफिटनेंट विजय कृष्ण पांडे अप्रैल 1969 से एक संक्रियात्मक स्वाइन में सेवा कर रहे हैं। 18 अगस्त 1970 को इन्हें कानपुर से इलाहाबाद के लिए एक संदेशहर उड़ान पर नियुक्त किया गया था। 6 बजकर 35 मिन्ट साथ ये इलाहाबाद से लगभग 70 मील दूर थे तो विमान का पोर्ट इंजन जेनरेटर खराब हो गया। स्टारबोर्ड प्रोपेलर भी अनियंत्रित ढंग से काम करने लगा। तेज़ सर्पिली गति से चलने वाले विमान को नियंत्रित करना कठिन हो गया था। विना विचलित हुए इन्होंने प्रणोदन को सीधी स्थिति में लाने के लिए उसका नियंत्रण अपने हाथ में लिया, लेकिन वह निम्न आर० पी० एम० पर वातचक्रित रहा। इन्होंने तब सहायक विद्युत प्लांट

जनरेटर का प्रयोग किया जिससे आवश्यक विद्युत सेवाएं जारी रखी जा सकें। उसके शीघ्र पश्चात् काकपिट लाइट टिमटिमाई और काकपिट में गहन अंधकार हो गया। सहायक विद्युत प्लांट से धूंआं उठना शुरू हो गया और अब उसे पुनः चालू नहीं किया जा सकता था। बोल्टेज रेग्लेटर में चिंगारियों के उठने से इलेक्ट्रिक शार्ट संकिट का अंदेशा हो गया, इसलिए विद्युत शक्ति को पुनः प्राप्त करने का प्रयत्न भी समाप्त हो गया। तब तक रात हो गई और उपकरणों को देखने के लिए टार्च की आवश्यकता थी। महत्वपूर्ण उपकरणों के इतनी जल्दी त्वराव हो जाने से स्थिति बहुत नाजुक हो गई थी। फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट पाण्डे ने इतने में अपने आस्थान को लौटने के लिए वापस चक्रकर काटा और नीचे उतरना शुरू कर दिया और अंत में एक इंजन की सहायता से इन्होंने विमान को इलाहाबाद में सफलतापूर्वक नीचे उतार दिया।

फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट विजय कृष्ण पाण्डे ने साहस, उच्च व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

37. फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोहन सिंह हीर, (9055),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोहन सिंह हीर जुलाई 1967 से एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में सेवा कर रहे हैं। 18 दिसंबर 1969 को चार विमानों की एक आयोजित पंक्तिवद उड़ान में इन्होंने न० 2 के रूप में नियुक्त किया गया था। अपनी उड़ान लेने के बाद जब पंक्तिवद विमान अड्डे से लगभग 110 मील दूर थे, तब एक बड़ा पक्षी इन विमान के काकपिट के बायीं ओर टकराया। काकपिट को बहुत हानि पहुंची और उसमें एक बड़ा छेद हो गया। इनके गर्दन में बाईं ओर अस्थिभंग हो गई जिससे इनकी बाई भुजा बिल्कुल बेकार हो गई। इनके ध्वंस टोप का मुखावरण रक्त से सैन गया और पक्षी के मास के छोटें-छोटे टुकड़े आगे दिखाई देने में बाधा उत्पन्न कर रहे थे। पक्षी के टकराने से रेडियो एरियल टूट चुका था और इस प्रकार रेडियो-संचार पूर्ण रूप से नष्ट हो गया। अपने व्यक्तिगत घावों और जोखिम की परवाह न करते हुए, ये पंक्तिवद उड़ान से बाहर निकल गए और अड्डे की ओर इन्होंने अपना रुख किया और अपने रडार ट्रॉपसांडर को “संकट” में रख कर विमान को अपने आस्थान की ओर ले आए और सुरक्षित नीचे उतर आए।

फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोहन सिंह हीर ने निरंतर दृढ़ संकल्प और उच्चकौटि की व्यावसायिक निपुणता का परिचय दिया।

38. फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोमर बिक्रम शाह, (9413),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोमर बिक्रम शाह सितंबर 1968 से एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में सेवा कर रहे हैं। 16 मार्च 1970 को इन्होंने एक अभ्यास उड़ान पर नियुक्त किया गया। अभ्यास के पूरा होने पर जमीन पर उतारने के लिए इन्होंने सकट में पुनः प्रवेश किया। जब जमीन से 500 मीटर ऊपर इन्होंने अवचक से नीचे के पक्षिए पर बवाब डाला तो उसका सहपक्ष जाम हो गया और विमान बायीं ओर को उलट गया और उसकी ऊचाई कम होने लगी। केवल अपने बल से इन्होंने विमान का कुछ नियंत्रण संभाल लिया और उसे सीधा उड़ाने में सफल हो गए। विमान अब बहुत कम ऊचाई पर उड़ने लगा। इन्होंने तब अवचक की ऊची लिया और उतारने

के लिए पुनः प्रयत्न करने से पूर्व विमान को 1,000 मीटर ऊपर ले गए। विमान को बिना किसी प्रकार की हानि हुए यह सब इन्होंने केवल अपने कुशल नियंत्रण से किया। विमान पर नियंत्रण हो जाने पर पूर्व आपात स्थिति के अनुभव के आधार पर अग्र ये सुरक्षित ऊचाई पर यदि विमान को त्याग देते तो वह भी औचित्यपूर्ण होता। परन्तु अपने साहस और कार्यकुशलता के कारण ये विमान को सुरक्षित नीचे उतारने में सफल हुए।

फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट सोमर बिक्रम शाह ने साहस, व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

39. फ्लाइंग अफसर (अब फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट) सुशील अग्निहोत्री, (9805),
जनरल ड्यूटीज (पायलट)।

फ्लाइंग अफसर (अब फ्लाइट लेफ्टिनेन्ट) सुशील अग्निहोत्री दिसंबर 1968 से एक संक्रियात्मक स्क्वाड्रन में सेवा कर रहे हैं। 7 अक्टूबर 1969 को इन्हें एक खेलीय प्रारंभिक सर्वेक्षण उड़ान के लिए नियुक्त किया गया। अभ्यास पूरा करने के उपरान्त नीचे उतारने के लिए इन्होंने संकिट में प्रवेश किया। द्रवनालन की खराकी के कारण उतरते समय अवचक नहीं खुला। इन्होंने तत्काल ही उड़ान को हाथ से नियंत्रित करना ठीक समझा और आपातकालीन तंत्र द्वारा अवचक को खोला। जैसे ही आपातकालीन तंत्र द्वारा इन्होंने पल्ले (फ्लेप्स) चालू किए उनके खुलने में अन्तर होने के लागत विमान बाईं ओर झुकना शुरू हो गया। इन्होंने विमान को नियंत्रण में रखने का प्रयत्न किया परन्तु नियंत्रण के लिए इतनी अधिक शक्ति की आवश्यकता थी कि विमान का संतुलन बड़ी मुश्किल से ठीक रख सके इन्होंने यह भी अनुभव किया कि ब्रेक-एफ्यूलेटर प्रेशर कम हो गया था। तब तक ईंधन भी कम हो गया था। इन्होंने विमान को त्यागने का निर्णय किया और इस आशय का एक रेडियो संदेश भेजा। ये जैसे ही विमान को एक सुरक्षित दिशा की ओर ले जाने का प्रयास कर रहे थे और उससे बाहर निकलने के लिए ऊचाई बढ़ा रहे थे, इन्होंने देखा कि विमान में थोड़ा सा अन्तर लाने से विमान नियंत्रित किया जा सकता है। यह जानकर इन्होंने विमान को त्यागने के निर्णय पर फिर विचार किया और उसे नीचे उतारने के लिए एक और प्रयत्न करने का निर्णय किया। उड़ान को हाथों से नियंत्रित किया जा रहा था और बायुयान की पिछली पतवार को भी ठीक नहीं किया जा सकता था। ब्रेक-प्रेशर भी कम था और इस समय तक ईंधन भी बिल्कुल कम हो गया था। तथापि ये दौड़पथ के प्रथम भाग पर दाहिनी ओर से उतरे, पिछली नाली को खोल दिया और इन्होंने को बन्द कर दिया। ब्रेकों का विवेकपूर्ण छंग से प्रयोग करते हुए, ये विमान की गति कम करने का यत्न करने लगे लेकिन तब ब्रेक खराब हो गए। अन्ततः विमान दौड़पथ पर बहुत धीमी गति से चलता गया और बिना कोई क्षति पहुंचे रह गया।

फ्लाइंग अफसर सुशील अग्निहोत्री ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता साहस और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

40. 18733 मास्टर वारंट अफसर अंजीत किशोर गृष्टा,
फ्लाइट गनर।

18733 मास्टर बारन्ट अफसर अजीत किशोर गुप्ता अक्तूबर 1963 से एक परिवहन स्क्वाइन में सेवा कर रहे हैं। इन्होंने कुल 4,981 घंटों की उड़ानें की हैं जिसमें जम्मू और कश्मीर, नेफा और नागालैण्ड क्षेत्रों की संक्रियाओं में 1396 घंटे की उड़ानें शामिल हैं। इन्होंने प्रायः कठिन और जोखिमपूर्ण उड़ान कारों के लिए स्वेच्छापूर्वक अपनी सेवाएं अपित की। इन्होंने उच्च स्तर की व्यावसायिक निपुणता प्राप्त की है। लोड-मास्टर के रूप में इन्होंने विमानों में सामान घड़ाने और उतारने की नई तकनीकों का आविष्कार किया जिससे विमानों की सुरक्षा में सुधार के साथ उनकी कार्य-क्षमता में भी काफी उन्नति हुई।

मास्टर बारन्ट अफसर अजीत किशोर गुप्ता ने निरन्तर उच्चकोटि की व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

41. 22860 बारन्ट अफसर मलेतिरा अच्युपा पुनाप्पा, प्लाइट गनर।

22860 बारन्ट अफसर मलेतिरा अच्युपा पुनाप्पा 1961 से एक परिवहन स्क्वाइन में सेवा कर रहे हैं। इन्होंने कुल 5,320 घंटों की उड़ानें की हैं जिसमें से 2,190 घंटे सदाख और नेफा क्षेत्रों में संक्रियात्मक उड़ानों में लगाए। अक्तूबर 1962 में भीनी आक्रमण के दौरान ये एक ऐसे विमान के लोड-मास्टर ये जिसमें अग्रिम क्षेत्रों में बहुत अधिक ऊँचाई पर महत्वपूर्ण सैनिक उपस्कर ले जाने थे। प्रथागत छंगों को त्याग तथा काम छलाऊ उपकरणों का प्रयोग कर इन्होंने विमान से सामान बड़ी शीघ्रता और सुरक्षित रूप से उतारने में बड़ी कुशलता दिखाई। इन्होंने 530 से अधिक उड़ानें की और सदाख और नेफा क्षेत्रों में 510 से अधिक सामान गिराने की उड़ानें पूरी कीं। 14 मार्च, 1963 को जब ये सदाख में एक ऐसी उड़ान पर थे तो इनके विमान में एक एलीवेटर कन्ट्रोल केबल के कट जाने से तकनीकी खराबी आ गई। कुछ सामान गिराया जा सका था और शेष जो वाहू-पट्टे में अटक गया था उससे सामान बाहर निकालने वाला दरवाजा बन्द नहीं हो पा रहा था। इन्होंने तत्काल कार्यवाही की और आकसीजन की कमी के कारण निष्कासन-दल के बेहोश हो जाने से इन्होंने अकेले ही उस सामान को नीचे फेंका। यद्यपि ये स्वयं भी बहुत थक चुके थे किर भी इन्होंने विमान के दरवाजे बन्द किए और तब निष्कासन-दल के मूर्छित सदस्यों को कमी के बिन में उठा कर ले गए। और उन्हें होश में लाने के लिए आकसीजन दी। उसके तत्काल बाद ही कैप्टन ने उसे विमान पर नियन्त्रण करने के लिए अपने पास बुला लिया। समय पर इनकी सहायता मिलने पर विमान को आस्थान पर वापिस लाना सम्भव हो सका।

बारन्ट अफसर मलेतिरा अच्युपा पुनाप्पा ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

42. 400498 बारन्ट सिगनल सतनाम सिंह वालिया,

सिगनलर एयर।

400498 बारन्ट सिगनल सतनाम सिंह वालिया सितम्बर 1961 से एक परिवहन स्क्वाइन में सेवा कर रहे हैं। इन्होंने कुल 4770 घंटों की उड़ानें की हैं जिसमें जम्मू और कश्मीर तथा नेफा में 2,900 घंटे की संक्रियात्मक उड़ानें शामिल हैं। इन्होंने नये सिगनलरों को प्रशिक्षण देने में भी सहायता की। अतिरिक्त मिशनों और वायरियों को पूरा करने के लिए ये हमेशा आगे जाते रहे, जो इनके साथियों के लिए प्रेरणा का स्रोत रहा है।

बारन्ट सिगनल सतनाम सिंह वालिया ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

43. 400612 बारन्ट प्लाइट इंजीनियर ट्रेवोर एडविन गाडे, प्लाइट इंजीनियर।

400612 बारन्ट प्लाइट इंजीनियर ट्रेवोर एडविन गाडे मई 1961 से एक संक्रियात्मक स्क्वाइन में सेवा कर रहे हैं। अब तक इन्होंने कुल 4140 घंटों की उड़ानें की हैं जिसमें लदाख और नेफा में संक्रियात्मक उड़ानों के 2,225 घंटे शामिल हैं। 1965 में भारत-पाक संघर्ष के दौरान इन्होंने अपनी व्यक्तिक्रम सुख-सुविधाओं को छोड़ कर संक्रियात्मक मिशनों पर कुल 102 घंटों की उड़ानें की।

बहुत से विमान जो अग्रिम क्षेत्रों में फंस गए थे, खराब मौसम और बहुत जटिल स्थितियों में इन्होंने उन्हें ठीक किया और तब उन्हें वहां से वापस लाया जा सका।

बारन्ट प्लाइट इंजीनियर ट्रेवोर एडविन गाडे ने निरन्तर व्यावसायिक निपुणता और कर्तव्यपरायणता का परिचय दिया।

नागेन्द्र सिंह, राष्ट्रपति के सचिव

लोक सभा सचिवालय

नई दिल्ली, दिनांक 19 अगस्त 1971

सं० 3/1/एस० सी० टी० सी०/71—लोक सभा और राज्य-सभा के निम्नलिखित सदस्य 12 अगस्त, 1961 से दो वर्ष की कार्यविधि के लिए अनुसूचित जातियों तथा अनुसूचित जनजातियों के कल्याण सम्बन्धी समिति के सदस्य निर्वाचित हुए हैं:—

सरदार बूटा सिंह—सभापति

सदस्य

लोक-सभा

2. श्री बी० के० दास चौधरी
3. श्री दशरथ देव
4. श्री हुकम चन्द कलवाय
5. कुमारी कमला कुमारी
6. श्री अर्जुन श्रीपति कस्तुरे
7. श्री एम० कतामुण्डु
8. श्री किश्वर लाल
9. निहार रन्जन लास्कर
10. श्री कार्तिक ओराओं
11. श्री भालजीभाई रावजीभाई परमार
12. श्री धन शाह प्रधान
13. श्री के० प्रभानी
14. श्री राम घन
15. श्री राम स्वरूप
16. स्वामी रामानन्द शास्त्री
17. श्री एस० एम० सिद्धू
18. श्री बाबू नाथ सिंह
19. श्री के० सुनावेलू

20. श्री तुलसोहन राम

राज्य-सभा

21. श्री जी० ए० अथवा

22. श्री बलराम दास

23. श्री गोलप बरबोरा

24. श्री गनेशी लाल चौधरी

25. श्री बी० टी० कैम्पराज

26. श्री के० पी० सुन्नामनिया मेनन

27. श्री ब्रह्मानन्द पंडा

28. श्री रोशन लाल

29. श्री सुखदेव प्रसाद

30. श्री मेलूहपरा वेरो

बी० के० मुकर्जी, उप-सचिव

मंत्रिमंडल सचिवालय (कामिक विभाग)

नियम

नई दिल्ली, दिनांक 4 सितम्बर 1971

सं० 16/4/71-सी० एस०-ii — केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा की ग्रेड ii की चयन सूची में हिन्दी आशुलिपिकों में से सम्मिलित करने के प्रयोजन के लिए मार्च 1972 में संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित की जाने वाली अर्हक परीक्षा के नियम सर्वसाधारण की सूचना के लिए प्रकाशित किए जाते हैं।

2. यह परीक्षा इन नियमों के परिणामित रूप से विहित रीति से संघ लोक सेवा आयोग द्वारा दी जायेगी।

परीक्षा लेने की तारीखें और स्थान आयोग द्वारा निर्धारित किए जाएंगे।

3. (1) ऐसा कोई भी स्थायी या अस्थायी हिन्दी आशुलिपिक, जो केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा में भाग लेने वाले किसी मंत्रालय/विभाग या कार्यालय में कार्य करते हुए निम्नलिखित शर्तों पूरी करता हो, परीक्षा में बैठने का पात्र होगा—

(क) वह हिन्दी आशुलिपिक के ऐसे पद पर कार्य करते होना चाहिए, जिसका न्यूतम सम्मिलित अधिकतम वेतन-मान क्रमशः 210 रु० से कम और 530 रु० से अधिक न हो,

(ख) वह हिन्दी आशुलिपिक के रूप में 23 मार्च, 1968 से पूर्व नियुक्त होना चाहिए।

टिप्पणी:—वे हिन्दी आशुलिपिक, जो सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से अन्य काउर-बाह्य पदों पर प्रतिनियुक्त हैं, यदि वे अन्यथा पात्र हों, परीक्षा में प्रवेश पाने के लिए पात्र होंगे। यह बात उस अधिकारी के लिए भी लागू होगी, जो किसी अन्य काउर-बाह्य पद पर या किसी अन्य सेवा में स्थानांतरण के आधार पर नियुक्त किया है, यदि हिन्दी आशुलिपिक के पद पर उसका धारण अधिकार (लियन) हो।

(2) किसी भी उम्मीदवार को परीक्षा में दो बार से अधिक बैठने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

टिप्पणी:—यदि कोई उम्मीदवार बास्तव में किसी एक या अधिक विषयों में परीक्षा देगा, तो उसे परीक्षा में बैठा हुआ समझा जायेगा।

ध्यान दें:—उम्मीदवारों को चेतावनी दी जाती है कि केवल दो बार ही परीक्षा आयोजित की जायेगी।

4. उम्मीदवार की पात्रता या अन्यथा के संबंध में आयोग का निर्णय अन्तिम होगा।

5. किसी भी उम्मीदवार को जिसे आयोग द्वारा प्रवेश का प्रमाण पत्र जारी नहीं किया गया हो, परीक्षा में प्रवेश नहीं दिया जायेगा।

6. जो उम्मीदवार प्रतिरूपण या जाली दस्तावेज, जिसे या ऐसे दस्तावेज जिन्हें बिगड़ा गया हों, प्रस्तुत करने, या ऐसे कथन जो गलत या झूठे हो, करने या तथ्यों को छिपाने या अन्यथा परीक्षा में प्रवेश पाने के लिए कोई अन्य अनियमित या अनुचित साधन काम में लेने, या परीक्षा भवन में अनुचित साधन अपनाने या अपनाने का प्रयत्न करने या परीक्षा भवन में कदाचार करने को दोषी होगा या आयोग द्वारा दोषी घोषित किया जायगा, उस पर आपराधिक अभियोजन के अतिरिक्त :—

(क) उसे आयोग द्वारा स्थायी रूप से या विहित अवधि के लिए उम्मीदवारों के चयन के लिए आयोग द्वारा आयोजित किसी परीक्षा में प्रवेश पाने से या किसी साधात्कार में उपस्थित होने से वंचित किया जा सकेगा, और

(ख) उस पर उचित नियमों के अधीन अनुशासनिक कार्रवाई की जा सकेगी।

7. उम्मीदवार की ओर से किसी भी ढंग से अपने लिए समर्थन प्राप्त करने का कोई भी प्रयत्न आयोग द्वारा ऐसा आचरण माना जायेगा जिससे उम्मीदवार को परीक्षा के लिए आपात घोषित किया जा सकता है।

8. आयोग की सूचना के अनुलग्नक i में विहित फीस उम्मीदवारों द्वारा देय होगी।

9. जो उम्मीदवार परीक्षा के बाद उसके परिणामों के आधार पर केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा के ग्रेड 2 के लिए चयन सूची में सम्मिलित किए जाने के लिए आयोग द्वारा उपयुक्त समझे जाएं, इस रूप में सम्मिलित करने के लिए उनकी सिफारिश की जाएगी।

परन्तु उनके द्वारा अनुसूचित जातियों अथवा अनुसूचित आदिम जातियों के उम्मीदवारों की भी, जो यद्यपि आयोग द्वारा विहित स्तर तक न हों, यदि वे अनुपयुक्त न हों, सिफारिश की जाएगी।

टिप्पणी:—अनुसूचित जातियों/आदिम जातियों के वे ही अर्थ हैं जो बम्बई पुनर्गठन अधिनियम, 1960, और पंजाब पुनर्गठन अधिनियम, 1966 के साथ पठित, और अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित आदिम जाति सूचियां (उपन्तरण) आदेश, 1956 द्वारा संशोधित संविधान (अनुसूचित जाति) आदेश, 1950,

संविधान (अनुसूचित जाति) (भाग ग राज्य) आदेश, 1951, संविधान (अनुसूचित आदिम जाति) आदेश, 1951, और संविधान (जम्मू व कश्मीर) अनुसूचित जाति आदेश 1956, संविधान (अडमान और निकोबार द्वीप) अनुसूचित आदिम जाति आदेश, 1959, संविधान (दादरा और नगर हवेली) अनुसूचित जाति आदेश, 1962, संविधान (दादरा और नगर हवेली) अनुसूचित आदिम जाति आदेश, 1962, संविधान (पांडिचेरी) अनुसूचित जाति आदेश, 1964, संविधान अनुसूचित आदिम जाति (उत्तर प्रदेश) आदेश, 1967, संविधान (गोवा, दमन और दूध) अनुसूचित जाति आदेश, 1968, संविधान (गोवा दमन और दूध) अनुसूचित आदिम जाति आदेश, 1968, और संविधान (नागालैंड) अनुसूचित आदिम जाति आदेश, 1970, में उल्लिखित किसी जाति के लिए दिए गए हैं।

10. प्रत्येक उम्मीदवार को परीक्षा के परिणाम की सूचना किस प्रकार भेजी जाय, इसका निर्णय आयोग द्वारा किया जायगा, और परिणामों के संबंध में आयोग अलग-अलग उम्मीदवारों से कोई पत्र व्यवहार नहीं करेगा।

11. ऐसा कोई भी उम्मीदवार, जिसने इस परीक्षा में प्रवेश के लिए आवेदन पत्र भेजने के बाद या परीक्षा में बैठने के बाद अपने हिन्दी आशुलिपिक के पद से त्याग पत्र दे दिया या अन्यथा वह पद छोड़ दिया हो या उक्त पद से संबंध विच्छेद कर लिया हो या उसके विभाग द्वारा उसे सेवान्मुक्त कर दिया गया हो या उसे अन्य संवर्ग-बाह्य पद पर या स्थानान्तरण पर अन्य सेवा में नियुक्त कर लिया गया हो और उसका हिन्दी आशुलिपिक के पद पर धारण अधिकार न रहा हो तो वह इस परीक्षा के परिणामों पर केन्द्रीय सचिवालय आशुलिपिक सेवा के ग्रेड II की चयन सूची में सम्मिलित किए जाने का पात्र नहीं रहेगा।

तथापि, यह बात उस हिन्दी आशुलिपिक के संबंध में लागू नहीं होगी जो सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से अन्य संवर्ग-बाह्य पद पर प्रतिनियुक्त किया गया है।

पी० एल० गुप्ता,
उप-सचिव

परिशिष्ट

परीक्षा निम्नलिखित योजना के अनुसार आयोजित की जाएगी:—

भाग I. निम्नलिखित पैरा 2 में बताए गए अनुसार हिन्दी और सामान्य ज्ञान की लिखित परीक्षा, जिसके अधिकतम 100 अंक होंगे।

भाग II. अधिकतम 100 अंकों की लिखित परीक्षा पास करने वालों के लिए, निम्नलिखित पैरा 3 में बताए गए अनुसार, हिन्दी की आशुलिपिक की परीक्षा।

2. प्रत्येक विषय के लिए निर्धारित समय और अधिकतम अंक निम्नलिखित होंगे :—

विषय	अधिकतम अंक	निर्धारित समय
हिन्दी और सामान्य ज्ञान		
(क). हिन्दी	50	100
(ख). सामान्य ज्ञान	50	3 घंटा

3. (i) अभ्यर्थियों को 10 मिनट के लिए 100 शब्द प्रति मिनट की गति से डिक्टेशन दिया जायेगा, जो अभ्यर्थियों को 65 मिनट में लिप्यंतरण करना पड़ेगा।

टिप्पणी:—1963 में आयोग द्वारा आयोजित हिन्दी आशुलिपि की परीक्षा में अहंत धोषित किए गए अभ्यर्थियों को आशुलिपि की परीक्षा नहीं देनी पड़ेगी।

(ii) अभ्यर्थियों को अपने आशुलिपि के नोट टंकन मशीनों पर लिप्यंतरण करने पड़ेंगे और इस प्रयोजन के लिए उनको अपने साथ अपनी-अपनी टंकन मशीन लानी पड़ेगी।

4. लिखित परीक्षा का पाठ्य-विवरण इस परिशिष्ट की अनुसूची में दिए गए अनुसार होगा।

5. सभी प्रश्न पत्रों का उत्तर हिन्दी में लिखना पड़ेगा।

6. अभ्यर्थियों को अपने हाथ से उत्तर लिखने पड़ेंगे और किसी भी परिस्थिति में उनको अपने लिखने के लिए किसी लेखक की सहायता लेने की अनुमति नहीं दी जायेगी।

7. परीक्षा के किसी अथवा सभी विषयों के अहंक अंक आयोग अपने विवेकानुसार निर्धारित करेगा।

8. केवल वे ही अभ्यर्थी आशुलिपि की परीक्षा देने के लिए आमंत्रित किए जाएंगे, जो आयोग द्वारा अपने विवेकानुसार निर्धारित न्यूनतम अहंक अंक लिखित परीक्षा में प्राप्त करेंगे।

9. केवल सतही ज्ञान के लिए अंक आवंटित नहीं किए जाएंगे।

10. अपाठ्य लिखावट के लिए लिखित प्रश्न पत्र के लिए निर्धारित अधिकतम अंकों के 5 प्रतिशत तक अंक प्राप्त किए गए अंकों में से कटोती कर ली जायेगी।

11. परीक्षा के सभी विषयों में न्यूनतम आवश्यक शब्दों के साथ क्रमबद्ध, प्रभावी तथा ठीक-ठीक अभिव्यक्ति के लिए श्रेय प्रदान किया जायेगा।

अनुसूची

परीक्षा का स्तर और पाठ्य-विवरण

टिप्पणी:—भाग I के प्रश्न पत्र का स्तर भारत के किसी विश्वविद्यालय की लगभग दसवीं कक्षा तक का होगा।

(क). हिन्दी:—यह प्रश्न पत्र अभ्यर्थी की हिन्दी व्याकरण और संरचना का ज्ञान और सामान्यत: उनकी हिन्दी समझने की शक्ति और शब्द हिन्दी लिखने की योग्यता की परीक्षा लेने के लिए नियोजित किया जायेगा। शब्द और वाक्य संरचना, सामान्य अभिव्यक्ति और भाषा के कारणर प्रयोग पर ध्यान रखा जायेगा। प्रश्न पत्र में निबंध लेखन, सार लेखन, मसौदा लेखन, शब्दों का ठीक-ठीक प्रयोग, सरल मुहावरे और पूर्वसर्ग आदि सम्मिलित होंगे।

(ख). सामान्य ज्ञान:—भारत के संविधान का कुछ ज्ञान, पंच वर्षीय योजनाएं, भारत का इतिहास और संस्कृति, भारत का सामान्य और आर्थिक भूगोल, वर्त-

मान घटानाएं, साधारण विज्ञान और साधारण पर्यवेक्षण की ऐसी बातें जिसके ज्ञान की प्रत्येक शिक्षित व्यक्ति से प्रत्याशा की जा सकती है। अभ्यर्थियों के उत्तर उनकी प्रश्नों को समझने की बुद्धि को न कि किसी पाठ्य पुस्तक के विस्तृत ज्ञान को प्रकट करने के लिए प्रत्याशित होगा।

विदेश व्यापार मंत्रालय

कांडला मुक्त व्यापार क्षेत्र समिति

नई दिल्ली, दिनांक 21 जुलाई 1971

संकल्प

सं० 3/3/70-एफ०टी० जेड—भारत के राजपत्र, असाधारण, भाग I खण्ड 1 में 17 मार्च 1971 को प्रकाशित, भारत सरकार विदेश व्यापार मंत्रालय के दिनांक 15 मार्च 1971 के सम-संबंधिक संकल्प के आंशिक आशोधन में, यह विनिश्चय किया गया है कि भारत सरकार, विदेश व्यापार मंत्रालय के आधिक सलाहकार कांडला मुक्त व्यापार क्षेत्र समिति के भी एक सदस्य होंगे।

आदेश

आदेश दिया जाता है कि यह संकल्प भारत के राजपत्र में प्रकाशित किया जाये और उसकी एक प्रति सभी सम्बद्ध व्यक्तियों को भेजी जाये।

कें० कें० द्विवेदी, उप-सचिव

पैदेलियम और रसायन मंत्रालय

नई दिल्ली, दिनांक 20 अगस्त 1971

सं० 4/40/67-केमी-1—सरकार निदेश देती है कि भारत सरकार के पैदेलियम तथा रसायन और खान तथा धातु मंत्रालय (रसायन विभाग) की अधिसूचना संख्या 4/4067-केमी०1 दिनांक 27 अक्टूबर, 1969 में निम्नलिखित संशोधन किये जायें अर्थात् :

उक्त अधिसूचना की धारा 1 में क्रम संख्याक्रम (7) और (8) को क्रमशः क्रम संख्याक्रम (12) और (13) के रूप में पुनः संख्याक्रित किया जायेगा और क्रम संख्याक्रमों को इस प्रकार पुनः संख्याक्रित करने से पूर्व निम्नलिखित अन्तःस्थापित किया जायेगा अर्थात् :

(7) सदस्य (परिवहन)	सदस्य
रेलवे मंत्रालय	
रेलवे बोर्ड	
(8) भारतीय शर्करा संस्था	सदस्य
के प्रतिनिधि	
(9) सहकारी शर्करा कारखानों का	सदस्य
राष्ट्रीय संघ (फेडरेशन) के	
प्रतिनिधि	
(10) अखिल भारतीय आमुत तथा	सदस्य
(डिस्ट्रिल्स) संस्था के दो	
प्रतिनिधि	
जै० ए० चौधरी, अवर सचिव	

औद्योगिक विकास मंत्रालय

(औद्योगिक विकास विभाग)

नई दिल्ली, दिनांक 16 अगस्त 1971

सं० ल० उ० (1)-17(3)/70—औद्योगिक विकास मंत्रालय (औद्योगिक विकास विभाग) के प्रस्ताव सं० ल० उ० (अ)-17(13)/70, दिनांक 25-8-70, जिसके अन्तर्गत लघु उद्योग बोर्ड का पुनर्गठन किया गया था। बोर्ड के सदस्यों की सूची में निम्नलिखित संशोधन किया जाये :

“81. श्री डी० डी० बासु
औद्योगिक सलाहकार”

के स्थान पर

“81. डा० जे० डी० वर्मा
उप निदेशक”

पढ़ें।

ओ० आर० पश्चनाभन, अवर सचिव

कृषि मंत्रालय

(सहकारिता विभाग)

नई दिल्ली, दिनांक अगस्त 1971

सं० एल० 11011/7/70-कोर्ड०—भारत सरकार ने अपनी 4 मार्च 1971 की अधिसूचना संख्या एल० 11011/7/70-कोर्ड० में एक बहु-एकक सहकारी समिति विधान विशेषज्ञ समिति गठित की थी। इस समिति में जिस अधिधि में अपनी रिपोर्ट देनी है वह एतद्वारा 31 दिसम्बर 1971 तक बढ़ाई जाती है।

आदेश है कि इस अधिसूचना की प्रतिलिपि समिति के अध्यक्ष और अन्य सदस्यों एवं सभी अन्य संबंधितों को भेजी जाये।

यह भी आदेश है कि यह अधिसूचना सामान्य सूचना के लिये भारत के राजपत्र में प्रकाशित की जाये।

कें० एस० बावा, संयुक्त सचिव

शिक्षा तथा समाज कल्याण मंत्रालय

शिक्षा विभाग

समन्वय अनुभाग

नई दिल्ली, दिनांक 20 अगस्त 1971

सं० एफ० 10-1/70-समन्वय—सर जमसेतजी जेजी भाय पारसी हितकारी संस्था, बम्बई के मामले में क्योंकि भूतपूर्व शिक्षा और युवक सेवा मंत्रालय के० क० जा. सं० एफ० 10-1/70-समन्वय, दिनांक 2 नवम्बर 1970 द्वारा भारत की पूर्त धमस्थ अक्षय निधि केै खजांची को सर जमसेत जी जेजी भाय पारसी हितकारी संस्था, बम्बई केै 4 प्रतिशत बम्बई पतन न्यास ऋण, 1970 की पुनः वापसी से प्राप्त 5,600 रु० तक केै मूल्य केै धन को 5½ प्रतिशत महाराष्ट्र राज्य ऋण, 1981 में पुनः निवेश करने का प्राधिकार दिया गया था।

और और चूंकि, भारत की पूर्त धर्मस्थ अक्षयनिधि के खजांची के एजेंट के रूप में महाराष्ट्र के पूर्त अयुक्त ने यह बताया है कि 5581.83 रु० की लागत के 5600 रु० तक के अंकित मूल्य को उक्त महाराष्ट्र राज्य अर्ण, 1981 में जमा कराके उक्त पुनः निवेश पूरा हो चुका है, इस प्रकार 18.17 रु० की निवेश न की गई बकाया राशि बच गई है, जोकि निवेश किए जाने के लिए बहुत थोड़ी है, अतः उसे संस्था के प्राधिकारियों को वापस किया जाना है।

अतः अब पूर्त धर्मस्व नियम, 1890 (1890 का 6) की धारा 10 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए केन्द्रीय सरकार भारत की पूर्त धर्मस्व निधि के खजांची को निवेश देती है कि 18.17 रु० (केवल अठारह रु० और सतरह पैसे) की उक्त निवेश न की गई बकाया राशि सर जमसेत जी जेजी भाय पारसी हितकारी संस्था, बम्बई के प्रशासन में कार्यकारी व्यक्ति को लौटा दी जाये।

उमा वत्त, अवर सचिव

संस्कृति विभाग

नई दिल्ली, दिनांक 22 जुलाई 1971

पुरातत्त्व

सं० एफ० 5/123/70-सी० ए० (1)—शिक्षा मंत्रालय भारत सरकार के संकल्प सं० एफ० 3-१७/५३-ए० 2, दिनांक 5 मार्च 1954 के अनुसरण में भारत सरकार, संलग्न अनुसूची में भारतवर्ष से वर्तमान अवैतनिक संचाददाताओं के अतिरिक्त निम्नलिखित व्यक्तियों को उल्लिखित संकल्प में निर्धारित शर्तों के अनुसार भारतीय पुरातत्त्व सर्वेक्षण में भारतवर्ष से अवैतनिक संचाददाताओं के रूप में सहर्ष नियुक्त करती है:—

1. श्री ए० घोष,
भारतीय उच्च स्तरीय अध्यान संस्थान,
राष्ट्रपति निवास,
शिमला (हिं प्र०)।
2. डा० बी० सी० छाबड़ा,
अवैतनिक निवेशक,
ललित प्रशान्तीय पुरातत्त्व संस्थान,
ऊटकमंड (तमिल नाडु)।
3. प्रो० बी० बी० मिराधि,
विष्णु सदन,
धर्म पीठ,
नागपुर (महाराष्ट्र)।

सरन सिंह, अवर सचिव

श्रम और पुनर्वास मंत्रालय

श्रम और रोजगार विभाग

नई दिल्ली, दिनांक 17 अगस्त 1971।

सं० क्य०-16011 (1)/71-डड्य० ई० खण्ड 1:—केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड के नियमों और विनियमों के नियम 3 (छ) (iii) के अनुसरण में भारत सरकार एतद्वारा श्री गंगाधर मंडल, श्रमायुक्त, बिहार सरकार, पटना, श्री एम० कुट्टापन, श्रमायुक्त, हरयाणा सरकार चंडीगढ़ और श्री जे० विस्वान थरेडडी उप श्रमायुक्त आन्ध्र प्रदेश सरकार, हैदराबाद को इस अधिसूचना के जारी होने की तारीख से एक वर्ष की अवधि के लिए केन्द्रीय श्रमिक शिक्षा बोर्ड में क्रमशः बिहार, हरयाणा और आन्ध्र प्रदेश की सरकारों के प्रतिनिधियों के रूप में नियुक्त करती है।

2. तदनुसार, श्रम और पुनर्वास मंत्रालय की समय-समय पर संशोधन अधिसूचना सं० ई० एण्ड पी०-४ (24)/58, दिनांक 12 दिसम्बर, 1958/अग्रहायण 29, 1880 में निम्नलिखित परिवर्तन किये जाएंगे:—

वर्तमान प्रविष्टियों, अर्थात् :—

5. श्री बी० के० चानना,
श्रमायुक्त/सचिव (श्रम),
दिल्ली प्रशासन, दिल्ली।
6. श्री एस० जे० शाह,
श्रमायुक्त,
गुजरात सरकार, अहमदाबाद।
7. श्री बी० एम० दाते,
श्रमायुक्त,
मध्य प्रदेश सरकार, इन्दौर।

के स्थान पर निम्नलिखित प्रविष्टियां प्रतिस्थापित की जाएंगी :

5. श्री गंगा धर मंडल,
श्रमायुक्त,
बिहार सरकार,
पटना।
6. श्री एम० कुट्टापन,
श्रमायुक्त,
हरयाणा सरकार,
चंडीगढ़।
7. श्री जे० विस्वानाथ रेहड़ी,
उप श्रमायुक्त,
आन्ध्र प्रदेश सरकार,
हैदराबाद।

हंसराज छाबड़ा, अवर सचिव

PRESIDENT'S SECRETARIAT

New Delhi, the 26th January 1971

No. 49-Pres./71.—The President is pleased to approve the award of the "NAO SENA MEDAL"/"NAVY MEDAL" to the undermentioned personnel for act of exceptional devotion to duty or courage:—

1. Acting Captain SARDARI LAL SETHI,
Indian Navy.

In May 1970, Indian freighter—SS DAMODAR ZUARI suffered complete breakdown at sea, and was drifting helplessly in the treacherous currents of the KUTCH Coast and was in danger of sinking due to flooding of the engine room. The ship was located in the early hours of 22nd May, 1970. The sea was rough and the situation presented a number of problems requiring quick decisions and prompt action. The task of towing the ship was given to INS KHUKRI, under the command of Acting Captain Sardari Lal Sethi. He sent a party of officers and seamen to board the Merchant Ship with a view to assessing the damage and extent of disability. This examination revealed that there was a complete breakdown of both propulsion and electric power, and both the boilers had to be shut down and the diesel generator was not in working order. Captain Sethi undertook the task of towing the ship SS DAMODAR ZUARI under these difficult circumstances. By sheer dint of determination initiative and leadership, he successfully completed the task of rescuing the ship.

In this action, Acting Captain Sardari Lal Sethi displayed courage, initiative and leadership.

2. Commander OM PRAKASH
Indian Navy.

On 24th June, 1970, at 1345 hours, a fire was reported by the civil authorities in Lonavla and assistance was requested from INS to fight the fire. After the Fire Fighting Equipment and personnel were dispatched, a report was received that it was a major fire. Though the Officer-in-Charge, Fire Brigade, had proceeded to the site of the fire, Commander Om Prakash voluntarily proceeded to the site. He took charge of fire fighting and applied correct methods in effectively controlling the fire. Disregarding his personal safety, without any protective clothing, he remained at the site for a period of three hours till the fire was completely controlled.

In this action, Commander Om Prakash displayed courage, determination and leadership.

3. Commander RANENDRA NATH GHOSH,
Indian Navy.

Commander Ranendra Nath Ghosh joined the Navy as a Cadet in 1952 and qualified as a Pilot in 1957. The officer has held various appointments connected with aviation as well as commanded a surface ship. After doing the Air Warfare Instructors Course in the United Kingdom in 1959-60, he was appointed to the Indian Navy's Fighter Squadron in the Aircraft Carrier where he served for over 2 years. Thereafter he served as Senior Pilot and Commanding Officer of the Training Squadron. In June 1965, he was appointed as Senior Pilot of the Front Line Fighter Squadron. During India-Pakistan conflict, he displayed courage and professional skill of a high order in preparing the squadron to the highest degree of operational readiness and deployment. Later, he also commanded this squadron for nearly 2 years. He has also served as Lieutenant Commander Air at the Indian Naval Air Station at Cochin and commanded a destroyer.

Throughout, Commander Ranendra Nath Ghosh displayed leadership and devotion to duty.

4. Lieutenant Commander VISHVANATH RAVINDRA-NATH, Indian Navy.

On 6th July, 1970, a message was received from Naval Officer-in-Charge, GOA, directing that the Naval Air Station, DABOLIM, should stand by for the rescue of two seriously injured Norwegian Seamen, by helicopter, from a Super Tanker s.s. 'BERGEHAUS'. The ship arrived off GOA at 1630 hours on that day. The weather on 6th July 1970 deteriorated considerably during the afternoon. The sky was overcast with frequent heavy showers and strong winds of 20 to 35 knots. After establishing the radio link with the Norwegian Tanker, it was realised that the evacuation of

the two seriously injured seamen would have to be done either by the rescue hoist or by landing on a make-shift Helipad on the Ship. The Ship later confirmed that they would rig a small helipad capable of taking the weight of an Alouette III Helicopter. After sighting the tanker 15 miles from the coast line, Lieutenant Commander V. Ravindranath safely accomplished the hazardous job of landing on a make-shift helipad on the tanker, which was rolling quite a lot in heavy seas, and evacuated the two patients from the ship to the Air Station in two sorties in almost continuous rain and fading light conditions.

In this action, Lieutenant Commander Vishvanath Ravindranath displayed courage and leadership.

5. Lieutenant Commander LAXMI NARAIN,
Indian Navy.

Lieutenant Commander Laxmi Narain joined the Navy as a Cadet in June 1956, and qualified as a Pilot in December 1959. He has served in various Naval Air Squadrons. In November 1960, he was specially selected for the Indian Navy's first anti-submarine squadron being formed in France for embarking in the aircraft carrier. He served in this squadron with distinction for nearly 2 years. In 1963, he was selected for Pilot Instructor's Course with the Air Force, where he did extremely well. He has also served creditably on the staff of Commodore Commanding, Southern Naval Area, and at Naval Headquarters. He has flown over 2,400 hours in various types of aircraft, and is the first Indian Naval Pilot to complete 500 landings on the aircraft carrier.

Throughout his career Lieutenant Commander Laxmi Narain displayed professional skill and devotion to duty.

6. Lieutenant Commander GEORGE KALLATH,
Indian Navy.

In May 1970, INS KHUKRI rescued a disabled 7,000 ton Indian freighter—SS DAMODAR ZUARI, and towed it safely to Bombay Harbour, over a distance of more than 300 kilometers. Lieutenant Commander George Kailath boarded the disabled ship to survey the extent of damage and organised towing operation in consultation with the ship's crew. In the face of prevailing adverse weather conditions, lack of electric supply and requisite seamanship gear, the officer displayed a very high standard of seamanship. An Executive Officer of his ship, he was responsible for making all arrangements for taking the disabled ship in tow, towing it for more than 48 hours, and salvaging the disabled ship's towing gear consisting of 150 fathoms of 5" towing hawser and 2 shackles of 21" wrought iron cable. He contributed in a large measure to the successful salvage of the freighter under adverse weather conditions by a small frigate which is not equipped for such purposes.

Throughout, Lieutenant Commander George Kailath displayed devotion to duty and leadership.

7. Lieutenant Commander DALIP KUMAR NANDI,
Indian Navy.

On 28th May, 1970, INS GODAVARI was at anchor in Goa Harbour. A severe cyclonic storm had centred South West of Goa resulting in squally weather at that port. At about 2030 hours, whilst lowering an inflated rubber dinghy, the securing rope slipped from the ship due to sudden movement on account of the ship rolling in high swell, and the dinghy started drifting towards the harbour entrance with one sailor in it. Lieutenant Commander Dalip Kumar Nandi immediately had a sea boat lowered and realising the weather conditions and poor visibility decided personally to go into the boat as a coxswain. The dinghy kept drifting fast towards the harbour entrance and could not be sighted from the low level of boat because of poor range of the projector which was trying to illuminate the area from the ship. Lieutenant Commander Nandi encouraged his crew to keep pulling and eventually sighted the dinghy almost at the entrance of the harbour and took it in tow. The return journey had become very difficult due to direction of the wind and swell. Lieutenant Commander Nandi quickly appreciated the situation, encouraged his exhausted crew and managed to reach a merchant ship about 3 cables away at about 2215 hours. The boat was eventually brought back to the ship at about 2330 hours by a civilian motor boat and hoisted.

In this action, Lieutenant Commander Dalip Kumar Nandi displayed courage, initiative and leadership.

8. Lieutenant SAMIR DAS,
Indian Navy.

On 28th May, 1970, INS GODAVARI was at anchor in GOA harbour. A severe cyclonic storm had centred South West of GOA, resulting in squally weather at that port. In view of the prevailing weather condition and the fact that the ship was without a motor boat, only one watch of ship's Company was allowed to go ashore with instructions to return on board in a civil motor boat. At about 2030 hours it decided to lower an inflated rubber dinghy and send it ashore to enquire why the men who had gone ashore had not returned. Whilst lowering the dinghy, the securing rope slipped from the ship and the dinghy started drafting towards the harbour entrance with one sailor in it. Lieutenant Samir Das, who was supervising the lowering of the boat, in disregard of his personal safety, jumped into the water to help retrieve the dinghy. The Executive Officer of the ship visualised that under the prevailing weather condition, it was impossible for a swimmer to ferry a line across to the dinghy and shouted at Lieutenant Das to return to the ship. The drafting dinghy was rescued by the ship's whaler under the charge of another naval officer. However, on account of the prevailing adverse weather, the whaler with the dinghy in tow could make little progress towards the ship. Lieutenant Das took initiative and had the second dinghy lowered in the water. Having fitted the outboard engine, he proceeded to assist the whaler. When he could sight the whaler, it was nearing a Merchant Ship. Under instructions of the Executive Officer, who was in the whaler, Lieutenant Das towed the dinghy back to the ship, while the whaler was secured to the merchant ship and was eventually towed back to the ship by another boat.

In this action, Lieutenant Samir Das displayed courage initiative and devotion to duty.

9. Lieutenant SUBRAMANIAN VENKATARAMAN (E), Indian Navy.

At about 0230 hours on 17th May, 1970, on receiving intimation about a major fire at KARJAT, Lieutenant Subramanian Venkataraman (E), the Officer-in-Charge of Naval Fire Station, rushed from INS SHIVAJI to the scene of fire, 50 Kilometres away, alongwith a Fire Party and Fire Fighting equipment. He successfully tackled the fire close to the Railway Yard at KARJAT and disregarding his personal safety and comfort enabled private and public property worth several lakhs to be saved from possible destruction. Again, at 1345 hours on 24th June, 1970, on intimation of a major fire in Lonavla town, Lieutenant Subramanian Venkataraman hurried to the scene of fire and by his timely action and courage controlled the fire from spreading further.

Throughout, Lieutenant Subramanian Venkataraman displayed courage and leadership.

10. Lieutenant VINOD PASRICHA,
Indian Navy.

On 11th September, 1969, Lieutenant Vinod Pasricha got airborne in Seahawk IN 242, with full drop tanks, on a ferry flight to Cochin from Dabolim. During the late stages of the take off run, the pilot observed that the jet pipe temperature had risen to 760° Centigrade at 12,700 RPM, which he promptly corrected by reducing the RPM to 12,400 and thereby bringing the jet pipe temperature within acceptable limits of 740° Centigrade. After getting airborne at a height of 20 feet above the ground, the aircraft Engine Bay Fire Warning Light came on. The pilot further reduced the throttle to 8,800 RPM (JPT 600) at which power setting the light went off. Meanwhile, the Aircraft had climbed to 100 feet only and the forward speed was 120 knots. At the full drop tank configuration of the aircraft this RPM/Speed status was extremely critical and pilot would have been fully justified to eject. However, he chose to nurse the aircraft around to the down wind at the same power status and subsequently managed to increase his forward speed to 125 knots with a gentle turn to the down wind leg. He jettisoned the full drop tanks and pylons during the turn to reduce extra weight from the aircraft. Thereafter in a shallow gentle climb at a reduced power status, he climbed to 200 feet on the down wind leg, reaching a forward speed of 150 knots, by the time he was in a position to turn base leg for an emergency landing. The landing was successfully accomplished and the aircraft stopped and switched off on the runway. The whole emergency lasted over a period of 3 minutes only.

In this action, Lieutenant Vinod Pasricha displayed courage and professional skill.

No. 50-Pres./71.—The President is pleased to approve the award of the "SENA MEDAL"/"ARMY MEDAL" to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage :—

1. Lieutenant Colonel TILAK RAJ KAPOOR
(IC 9077),
Sikh Regiment.

Lieutenant Colonel Tilak Raj Kapoor commanded on Infantry Battalion in the Mizo Hills from January, 1968 to December 1969. The Battalion was hardly a year and a half old since raising and was located in one of the important sectors in this area. By the time the Battalion was moved out in December, 1969, it had captured large quantities of arms and ammunition, and also inflicted heavy casualties on the hostiles. Lt. Col. Kapoor conducted a number of operations personally with marked success. He organised local intelligence in furtherance of the operational tasks.

Throughout, Lt. Col. Tilak Raj Kapoor displayed courage and leadership.

2. Major BHIMRAO PATIL (IC 20671),
Mahar Regiment.

Major Bhimrao Patil had been in command of a rifle company in Nagaland. On the night of 14th/15th April, 1970, a hostile came to the village to collect rations. Major Patil quickly apprehended the hostile and by interrogation learnt of the hostile hideout where some weapons and ammunition had been kept by them. With a patrol he immediately set out to locate the hideout. When the patrol was about 100 yards from the hideout, the hostiles became aware of the presence of the patrol. Major Patil, with complete disregard to his personal safety, charged the hostile camp with his men. In the encounter, one hostile was shot dead and another injured. The patrol recovered a large quantity of ammunition, equipment and some important documents.

In this action, Major Bhimrao Patil displayed courage and leadership.

3. Major HARPHOOL SINGH (EC-58747),
Bihar Regiment.

Major Harphool Singh served from August 1968 to June 1970 as a company commander of an Infantry Battalion engaged in counter-insurgency operations in an area in Manipur. In August 1969, he established a new post in an area in which armed hostiles had been active. Through his untiring zeal and devotion to duty, he brought the situation under control and restored normalcy. He personally led several operations which resulted in the recovery of large quantities of arms and weapons.

Throughout, Major Harphool Singh displayed courage, initiative and leadership.

4. Major SANTOSH KUMAR SARKAR (MR-1119),
Army Medical Corps.

Major Santosh Kumar Sarkar took over as a Surgeon in a Field Hospital in NEFA on 25th April, 1969. The Hospital was located in an area with inclement weather conditions and rough terrain. In spite of many difficulties, he had performed several difficult operations on Army personnel, tribal Mompas and other civilians. For the first time in the Kameng Division, he started operating cases of colloid goitre by removing the Thyroid gland and successfully operated on six such cases. He had functioned most admirably under adverse conditions of climate and terrain and has saved a number of lives.

Throughout, Major Santosh Kumar Sarkar displayed initiative, professional skill and devotion to duty.

5. Lieutenant AYUS IMTILIBA AO (JAMIR) (SS-21289), Maratha Light Infantry.

On 11th August, 1970, at about 2000 hours, on receipt of information about the presence of hostiles in an area in Manipur, a patrol was sent to apprehend the hostiles. Lieutenant Ayus Imtiliba AO (Jamir) was the second-in-command of the patrol. As the patrol reached the area, the hostiles ran down a steep slope on the eastern side of the road. The patrol ran down a track in the same direction. However, seeing that the hostiles were running away, Lieutenant AO (Jamir) went straight down the hill-side after them. Having closed the gulf, he jumped a distance of approximately twenty feet in pitch darkness and collided with two of the hostiles.

The hostiles fired at him, but the patrol returned fire killing the man with whom Lieutenant AO (Jamir) grappling. The dead man was subsequently identified as Salu who was known to be one of the top hostile leaders in MAO area and against whom the civil Police had registered several cases including murder and sabotage of an important bridge on a National High-way.

In this action, Lieutenant Ayus Intiliba AO (Jamir) displayed courage and leadership.

6. 2nd Lieutenant RAM VILAS RAM (SS 22278),
Gorkha Rifles.

2nd Lieutenant Ram Vilas Ram was commanding a Company of an Infantry Battalion in Nagaland from 12th May to 25th June, 1970. On the night of 12th/13th May 1970 during a raid, he personally chased one armed hostile who was trying to escape and shot him dead, and captured one .303 rifle. On the night of 24th/25th June 1970, two hostiles were captured and brought over to the Battalion Headquarters and after interrogation they agreed to show a camp hideout of the hostiles. 2nd Lieutenant Ram Vilas Ram who had returned only at about 1800 hours on 24th June 1970 after having been out with his company continuously for 72 hours in bad weather volunteered to go out again and left with a column of about 40 other ranks, at midnight of 24th/25th June 1970. The hostiles first led the party to a camp which was found to have been already vacated. The captured hostiles then confessed that they knew of one more hideout each in different directions. 2nd Lieutenant Ram took one party of 15 other ranks and followed a very difficult out-flanking route through thick jungle. The hostile pointed out the hideout in a dense grove at some distance. 2nd Lieutenant Ram, with six other ranks, started crawling towards the reported hideout. It was very difficult going as due to heavy rain during the past 72 hours the ground was slushy with thorny bushes, bamboos and tall grass all over. Having crawled about 200 meters he saw a few huts and out of one of them smoke was coming out. As he was planning his next move, four hostiles with rifles suddenly rushed out of a hut and started running down hill. Realising that his presence had been detected, he, along with other ranks charged towards the escaping hostiles. He opened fire with his sten gun and hit one hostile. Running forward, he saw another hostile and shot him dead. He did not stop till his foot slipped and he fell down injuring his knee. The remaining other ranks of his party were encouraged by him to continue chasing the remaining two hostiles who were also shot dead ultimately.

Throughout, 2nd Lieutenant Ram Vilas Ram displayed courage and leadership.

7. 2nd Lieutenant HARBHAJAN SINGH KHARA (SS-21056) Elec. & Mech Engineers.

On 24th January 1970, at about 1830 hours, a very heavy and unexpected land-slide took place at Rishi Bridge site on India-Sikkim border, as a result of which one officer and twenty-nine pioneers were killed and another officer and 25 other pioneers were seriously injured. Most of the dead and injured personnel were buried under heavy rocks and debris. These officers and men were working to complete the approach road for construction of a permanent bridge at that site. 2nd Lieutenant Harbhajan Singh Khara, who was at that time supervising repairs to a dozen nearby rushed to the spot. He immediately organised rescue operation at great speed with available personnel, and evacuated all the 26 injured personnel to the nearest hospital. The rescue operation was extremely difficult and dangerous since all lighting arrangements were shattered by the slide, and some boulders were still falling.

In this action, 2nd Lieutenant Harbhajan Singh Khara displayed courage, initiative and leadership.

8. 80031 Subedar TEK BAHADUR GURUNG,
Assam Rifles.

Subedar Tek Bahadur Gurung was officiating B Sub Wing Commander of an Infantry Battalion in an area in Nagaland during the month of May 1970. Having obtained information about the presence of a notorious hostile leader, KHUSANG, in the area of his responsibility, he planned an operation to capture him. He led a patrol of 20 riflemen to the area where the hostile leader was believed to be present. At about 1700 hours on 17th May, 1970, he established a firm base in the close vicinity of that area and divided his party judiciously to cover all the escape routes. Leading a small party of only three men, he advanced towards a hut where some

suspicious movements had been noticed. With complete disregard to his personal safety, he surrounded the hut and challenged the inmates. On hearing the challenge, the hostile leader rushed out of the hut and started running towards the nearby jungle. Subedar Gurung immediately ordered his men to open fire which resulted in inflicting injuries on the escaping hostile and his eventual capture.

Throughout, Subedar Tek Bahadur Gurung displayed courage, determination and leadership.

9. 4144216 Havildar KHIM SINGH,
Guards.

On the 16th May, 1970, Havildar Khim Singh was leading a patrol towards a hostile Camp in Nagaland. He was assigned the task of locating and liquidating the said camp. While moving through thick jungle, the patrol was fired upon by hostiles from a range of 100 to 150 yards resulting in bullet injury to Havildar Khim Singh. Inspite of the bullet wound and the effective hostile fire he immediately charged towards the hostile position. His personal example and bold action at this crucial stage inspired other members of the patrol to join the assault. This offensive action by a few men so demoralised the hostiles, numbering 15 to 20, that they fled in confusion leaving behind six .303 Rifles and ammunition.

In this action, Havildar Khim Singh displayed courage, determination and leadership.

10. 4145031 Naik KESHAR SINGH,
Kumaon Regiment.

On 15th January 1970, at about 0730 hours, a long range patrol, under the leadership of Naik Keshar Singh, was sent to an area in J&K. They established patrol base enroute for night halt. When Naik Keshar Singh and his patrol left the base at about 0640 hours on 16th January, 1970, for their objective, the weather was cloudy and a fast wind was blowing. At about 1200 hours a snow storm started which greatly hindered the movement of the patrol and reduced the visibility to barely five yards. At about 1300 hours, an avalanche overtook the patrol in which the leading seven men were trapped and only the last three could escape. The leading scout and two other Ranks were carried away with the avalanche. Naik Keshar Singh, his radio operator and two other members of the patrol were buried up to their necks in the snow, but except for the radio operator they managed to extricate themselves with their own efforts. Immediately on freeing himself, Naik Keshar Singh helped in rescuing the radio operator. Then, at considerable risk to his personal life and safety, he led the remaining members of his patrol in search of the buried men. He rendered first aid to three men who were recovered from under deep snow and thereby saved their lives. After recovering the men Naik Keshar Singh discovered that two weapons were still buried somewhere in the snow. In spite of deteriorating weather conditions, he organised a search for missing weapons which were eventually recovered after an intensive search for about two hours and after removing the snow with hands. At about 1515 hours the patrol resumed its advance without losing courage or showing any sign of panic. By this time their movement had become extremely difficult and visibility very poor due to severe snow storm and failing light. At about 1900 hours, he led his patrol to an area of stony waste and halted there to regain control and inspire confidence in his men. It was pitch dark by then and he used his initiative and sound judgement in deciding to establish patrol base at that place instead of risking the life and safety of his patrol by moving any further. Although the entire patrol party was exhausted he kept up the morale, courage and hope and spirit of his men who had implicit faith in his judgement and inspiring leadership, although the patrol had to spend almost twelve hours in the open at an altitude of 13,000 feet.

In this action, Naik Keshar Singh displayed courage initiative and leadership.

11. 7044124 Naik PARSHOTAM LAL,
Electrical & Mechanical Engineers.

At about 1130 hours on 6th March, 1970, an aircraft crashed immediately after it took off from the Poonch airfield in J&K. The aircraft crashed in Betar Nullah and caught fire. Naik Parshotam Lal was nearly 100 yards from the scene of the accident. He ran towards the burning wreckage and took immediate action, with complete disregard

to his own safety, to remove the crew. He personally removed the safety belt of an officer but found that the officer had already expired. He then tried to remove safety belt of a Warrant Officer, the second occupant. Meanwhile, his own clothes caught fire and he jumped into the nullah to extinguish it. He then again tried to remove the Warrant Officer. In the meantime, some civilians came to the scene of the crash and helped him in removing from the wreckage the Warrant Officer who was critically injured.

In this action, Naik Parshotam Lal displayed exemplary courage and initiative.

12. 9408651 Lance Naik RAM BAHADUR RAI,
1/11 Gorkha Rifles.

On 17th November 1969, Lance Naik Ram Bahadur Rai went out with his Company which had been detailed to liquidate a hostile hide out in Nagaland. At about 1200 hours the hideout was spotted but was found to have been abandoned. The Company Commander then moved his Company towards the reported location of another hide out in the same area. Lance Naik Ram Bahadur Rai was detailed as No. 1 Scout. At about 1300 hours, the second hide out was spotted which also appeared vacant. Lance Naik Ram Bahadur Rai along with three other Ranks from the leading section, was detailed to approach the camp to find out if it was vacant or occupied. After going forward, he saw some movement in the hideout and decided to crawl nearer to get a clearer view. When he had reached quite close to the nearest Basha of this hideout, he spotted one of the hostiles, who rushed inside the Basha and came out with a Rifle and started firing. Lance Naik Ram Bahadur Rai promptly took aim and returned the fire killing this hostile on the spot. Meanwhile, one more hostile started firing towards him. He fired in the direction of the hostile and killed him also. On another occasion, in an encounter, he killed one hostile.

Throughout, Lance Naik Ram Bahadur Rai displayed courage, initiative and determination.

No. 51-Pres./71.—The President is pleased to approve the award of Bar to the "SENA MEDAL"/"ARMY MEDAL" to the undermentioned for act of courage:—

Captain PURSHOTAM JOSHI (IC-19309), SM,
Kumaon Regiment.

Captain Purshotam Joshi was placed in command of JAK-PHANG Post in TUENSANG District, Nagaland, with effect from 2nd June 1969. From 4th April to 19th April, 1970, he recovered five .303 Rifles. On 10th May, 1970 he captured three hostile agents, discovered a hostile Headquarters and recovered one typewriter, one radio set and valuable documents. On 11th May, 1970, he recovered six .303 rifles. On 2nd June, 1970, he again recovered six .303 Rifles. As a result of the relentless operations conducted by Captain Joshi, the hostile influence in the area has been effectively eliminated and the area has been cleared of all concealed service weapons.

Throughout, Captain Purshotam Joshi has displayed courage, initiative, leadership and exceptional devotion to duty.

No. 52-Pres./71.—The President is pleased to approve the award of Bar to the "VAYU SENA MEDAL"/"AIR FORCE MEDAL" to the undermentioned for act of courage:—

Squadron Leader NARINDER SINGH ARORA, VM,
(4983), GD(P).

On 9th September 1969, Squadron Leader Narinder Singh Arora was conducting an aircrew categorisation test in a transport aircraft. During the flight, the aircraft suddenly skidded to the left. He and the second pilot, who was undergoing the test, struggled with the controls in an effort to keep the aircraft on an even keel. Having ensured that all the engines were functioning normally, he tried to trim the rudder with his trimming control but there was no response. Due to mechanical defect, the rudder trimmer had moved to the fully left position and was not responding to corrections. In spite of the efforts of both the pilots, the aircraft continued to lose direction and height. The incident occurred at a height of 2.3 KM and 15 miles west of the airfield. Eventually, Squadron Leader Arora feathered No. 4 engine and increased power of No. 1 and this combination gave him just enough directional control to bring the aircraft down to a safe landing.

In this action, Squadron Leader Arora displayed cool courage and high professional skill and thus saved a valuable aircraft and the lives of its crew.

No. 53-Pres./71.—The President is pleased to approve the award of the "VAYU SENA MEDAL"/"AIR FORCE MEDAL" to the undermentioned personnel for acts of exceptional devotion to duty or courage:—

1 Wing Commander (now Group Captain) DENIS ANTHONY LAFONTAINE, (3844),
GD(P).

Wing Commander (now Group Captain) Denis Anthony Lafontaine served at an operational Wing during a significant phase of transition from subsonic and transonic aircraft to supersonic aircraft. The strategic importance of the Wing required it to become fully operational with the new equipment in the shortest possible time. Despite many problems and numerous other commitments, he set to the task with dedication, skill and high professional ability. He has, to his credit, 2,700 hours of accident-free flying on a wide range of aircraft. He has flown over fifty sorties on the new supersonic aircraft and from this experience found solutions to urgent problems connected with the re-equipment task. In a short time, he re-organised the flying pattern and raised the combat status of the Wing.

Throughout, Wing Commander Denis Anthony Lafontaine displayed professional skill and devotion to duty.

2. Wing Commander (now Group Captain) HARENDRANARAIN BYSAK, (3857),
GD(P).

Wing Commander (now Group Captain) Harendra Narain Bysak worked as Officer-in-Charge Flying at an operational Wing from January 1969 to July 1970. During his service, he revised the operational Standing Orders and Procedures, planned a new Operations Room and streamlined the operational set-up of the Wing. By his untiring zeal, professional skill, initiative and devotion to duty Wing Commander Bysak raised the operational potential of the Wing significantly. His achievements contributed substantially towards the creditable performance of the Wing in Exercises held in May and June 1970.

Throughout, Wing Commander Harendra Narain Bysak displayed professional skill, initiative and devotion to duty.

3. Wing Commander (now Group Captain) SURENDRA SAHNEY, (3860),
GD(P).

Wing Commander (now Group Captain) Surendra Sahney has been closely associated with planning of Transport Support Operations in the Eastern Sector, training of paratroopers and examining IAF aircrew. He has flown nearly 5,000 hours on various types of aircraft, of which 2,000 hours have been on instructional sorties and 700 hours on operational flying over hazardous terrain. During 1965-66 in the Eastern Sector, he organised the airlift of supplies and evacuation of casualties with great success. He also arranged transport support operations in the Mizo Hills and was responsible for selection of many Dropping Zones in use today. As Officer Commanding the Paratroopers Training School, he was instrumental in introducing night formation flying on transport aircraft for the first time in the Indian Air Force. An Officer Commanding the Aircrew Examining Board, he set a high standard in examining aircrew.

Throughout, Wing Commander Surendra Sahney displayed professional skill and devotional to duty.

4. Wing Commander (now Group Captain) ROBERT ARNOLD WEIR, (3881),
GD(P).

Wing Commander (now Group Captain) Robert Arnold Weir has commanded Fighter Squadrons of the Air Force for nearly eight years. Through his efforts, young pilots have learnt to fly supersonic aircraft on most complex missions. In 1969, his Squadron had the lowest accident rate of all fighter Squadrons of the Air Force. Due to his excellent leadership, his Squadron maintained a high state of operational readiness at all times. Wing Commander Weir is a qualified Flying Instructor, has a Master Green Instrument Rating and has flown over 3,000 hours on single-engined aircraft.

Throughout, Wing Commander Robert Arnold Weir displayed professional skill and devotion to duty.

5. Wing Commander SURENDER KUMAR MEHRA, (4197),
GD (P).

Wing Commander Surender Kumar Mehra commanded a Supersonic Squadron of the Air Force from October 1967 to May 1970. During this period, the Squadron maintained a very high state of operational readiness due to his inspiring leadership and untiring efforts. His Squadron was awarded the Air Force Instrument Rating Trophy for two consecutive years in 1968 and 1969. He has flown nearly 3,450 hours without accident on single-engined aircraft, of which 2,450 hours have been on jet, and 800 sorties on supersonic aircraft. For years, he has held a Master Green Instrument Rating and has served as an Air Force Instrument Rating Instructor on various types of aircraft.

Throughout, Wing Commander Surender Kumar Mehra displayed leadership, professional skill and devotion to duty.

6. Wing Commander HAR MOHAN SINGH CHATWAL, (4198),
GD (P).

Wing Commander Har Mohan Singh Chatwal commanded an operational Squadron from April 1967 to May 1970. He has to his credit a total of 4,538 hours of accident free flying. He has been the Flight Commander of three operational Squadrons. His inspiring leadership has made this Squadron the pride of his Command both in training and operational readiness. He has done a commendable job in training and leading the team of colour-training aerobatic aircraft.

Throughout, Wing Commander Har Mohan Singh Chatwal displayed leadership, professional skill and devotion to duty.

7. Wing Commander MIAN NARANJAN SINGH, (4340),
GD (P).

Wing Commander Mian Naranjan Singh commanded an operational Squadron from April 1967 to July 1970. During his tenure, inspite of shortage of experienced pilots he succeeded in improving the operational efficiency of the Squadron by intelligent planning, hard work and close supervision. His Squadron won a number of trophies in various competitions and gunnery meets held by his Air Command. The Squadron under his guidance consistently met the flying tasks allotted to it and participated with credit in every exercise held in the theatre.

Throughout, Wing Commander Mian Naranjan Singh displayed professional skill and devotion to duty.

8. Wing Commander JAGDISH CHANDRA SUBHERWAL, (4443),
GD (P).

Wing Commander Jagdish Chandra Sabherwal commanded with distinction an operational Squadron from December 1967 to July 1970. During his tenure, the Squadron was re-equipped with a new type of aircraft. Under his able leadership, it achieved fully operational status within the shortest possible time. He has flown over 4,000 hours, and is qualified as a Flying Instructor, Pilot Attack Instructor and Instrument Rating Examiner. His own skill and professional ability in combat has been an inspiration to the pilots under his command. His Squadron has completed all tasks assigned to it over the past two years in a commendable manner.

Throughout, Wing Commander Jagdish Chandra Sabherwal displayed professional skill, devotion to duty and leadership.

9. Wing Commander PIRTHI SINGH, (4480),
GD (P).

Wing Commander Pirthi Singh took over command of a fighter Squadron which was being re-equipped with a new type of aircraft. He personally carried out extensive trials to collect valuable data required for maximum exploitation of this aircraft. Re-equipment of this Squadron at a forward base demanded very close supervision and leadership. The problems associated with induction of this aircraft in the Indian Air Force were also unusual. Inspite of the difficulties, the Squadron became fully operational in remarkably short time and Wing Commander Singh himself attained the highest instrument rating on the new type of aircraft.

Throughout, Wing Commander Pirthi Singh displayed devotion to duty and leadership.

10. Wing Commander SURESH SITARAM SANE, (4501),
GD (P).

Wing Commander Suresh Sitaram Sane has a total of 4,765 hours of flying to his credit, of which a large number has been flown on operational sorties in the Eastern Sector. In January 1969, he assumed Command of a transport squadron and set out to improve its already high operational potential. This he succeeded in doing with a short period of time. By his efforts, a large number of aircrrew also obtained their transport categories. Noteworthy amongst his achievements is the recovery of a damaged aircraft from an advanced landing ground where it had met with an accident. In the absence of adequate maintenance facilities at the Advance Landing Ground, the aircraft was only partially repaired but Wing Commander Sane flew it out successfully.

Throughout, Wing Commander Suresh Sita Ram Sane displayed professional skill and devotion to duty.

11. Squadron Leader LAWRENCE MENEZES, (5280),
GD (P).

Squadron Leader Lawrence Menezes was a Flight Commander in a supersonic fighter Squadron from April 1967 to June 1970. He carried out a total of over 2,100 hours of flying on jets, of which over 500 hours were on supersonic fighter aircraft. He is one of the experienced supersonic fighter pilots who has played an outstanding part in training younger pilots to a high degree of professional efficiency. He has achieved a Master Green instrument rating. As the Pilot Attack Instructor of his Squadron, he has been instrumental in the achievement of high standards of gunnery by the pilots.

Throughout, Squadron Leader Lawrence Menezes displayed professional skill and devotion to duty.

12. Squadron Leader HERSEEN SINGH GILL, (4657),
GD (P).

Squadron Leader Hersern Singh Gill was one of the first pilots to be selected to fly a highly sophisticated aircraft introduced in the Indian Air Force. Since then, he has been actively connected with this aircraft either a Flight Commander or as a Staff Officer. He holds a Master Green instrument rating on the aircraft, and is an Instrument Rating Instructor. Due to his efforts, his Squadron attained 100% instrument rating and a very high operational state on the new type of aircraft. He was selected by Air Command to give a low level aerobatic demonstration on the aircraft on two occasions during the visits of foreign dignitaries.

Throughout, Squadron Leader Hersern Singh Gill displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

13. Squadron Leader ANNASWAMI SRIDHARAN, (4761),
GD (P).

Squadron Leader Annaswami Sridharan was posted to an operational unit whose role was to train pilots on a new type of supersonic aircraft. He was the only Flight Commander in the unit qualified to undertake this task. He had to devise the entire training syllabus and programme, prepare orders and operating procedures. He flew on an average four instructional sorties daily, in addition to conducting ground lectures and training of pilots under conversion. He worked beyond the call of duty regularly, and was successful in converting pilots on to the new and sophisticated aircraft.

Throughout, Squadron Leader Annaswami Sridharan displayed initiative, drive and professional skill.

14. Squadron Leader DHIRENDRA SING JAFA, (4819),
GD (P).

Squadron Leader Dhirendra Singh Jafa worked as Senior Flight Commander in an operational Squadron from February 1968 to July 1969. This Squadron was the first to be equipped with a new type of supersonic aircraft. Through his tireless efforts, zeal and dedication to duty, he ensured that the Squadron was fully operational in the shortest possible time.

Throughout, Squadron Leader Dharendra Singh Jafa displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

15. Squadron Leader MOHAN CHANDRA, (4889).
GD (P).

Squadron Leader Mohan Chandra has been commanding a Helicopter Unit. He has to his credit more than 1,000 hours of operational flying on Transport aircraft and helicopters. His flying career has been accident free. He has attained the highest Transport category and instrument rating. Under his guidance, the unit has been brought up to a high degree of operational efficiency. For more than two years, there has been no accident in his Unit. Except when grounded by weather, his unit has met all demands for flights made upon it. With the introduction of a categorisation scheme for helicopter pilots, he organised training schedules for his unit and carried out the training programme single-handed. It is as a result of his efforts that all pilots in his Unit have now been successfully categorised.

Throughout, Squadron Leader Mohan Chandra displayed professional skill and devotion to duty.

16. Squadron Leader MADHAVENDRA BANERJI,
(4898).
GD (P).

Squadron Leader Madhavendra Banerji has been a Flight Commander of an operational squadron since June 1968. He has flown a total of 3,826 hours and holds a Master Green instrument rating with an instrument Rating Instructor endorsement. He was one of the first batch of pilots who had undergone flying training on a new type of supersonic aircraft. He displayed considerable initiative and professional skill and in a relatively short time trained the pilots of the Squadron to full operational status.

Throughout, Squadron Leader Madhavendra Banerji displayed professional skill, initiative and devotion to duty.

17. Squadron Leader RAVINDER NATH BHARDWAJ,
(5001),
GD (P).

Squadron Leader Ravinder Nath Bhardwaj has been serving at an Operational Training Unit for over two years. During this period, he has flown a total of 3,350 hours. By his hard work and professional skill, he improved the flying skill and ground knowledge of the pilots under training. His capacity and willingness for hard work were a source of inspiration to all officers and airmen.

Throughout, Squadron Leader Ravinder Nath Bhardwaj displayed professional skill, initiative and devotion to duty.

18. Squadron Leader BUDDHO DEV BISWAS, (5067).
GD (P).

Squadron Leader Buddho Deb Biswas was a Flight Commander in an operational transport Squadron for four years, during which he undertook numerous missions over the inhospitable terrain of NEFA, Nagaland, Mizo Hills, Bhutan and Sikkim. There he flew a total of 1,715 hours, which included 896 hours on operational sorties involving 600 landings, and 200 supply dropping missions. He has a record of 14 years of dedicated service and during this period has flown a total of 6,308 hours without accident, which include 2,424 hours of instructional flying. With thorough knowledge and exceptional professional skill, he met all emergencies with admirable results.

Throughout, Squadron Leader Buddho Dev Biswas displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

19. Squadron Leader ISHWAR RAMCHAND SONPAR,
(4792), GD (P).

Squadron Leader Ishwar Ramchand Sonpar was commissioned in November 1954. After his basic flying training, he was converted to transport aircraft and became a transport pilot. In 1960-61, he became a qualified flying instructor after which he was posted to Training Establishments to train not only *ab initio* pilots but also cadets selected for transport flying. During his career in the Air Force as a transport pilot, he was mainly flying the Dakota aircraft. He has to his credit over 1,500 hours of operational flying on Dakota.

In 1963, he joined an operational unit. Within a short period of two months, he became a fully operational pilot on another type of aircraft. In 1965, when this unit acquired another type of aircraft, he was converted on this type. He has to his credit 4,800 hours of flying in twin-engined and multi-engined aircraft and has logged so far a total of 6,401 flying hours in his short career of 14 years. Besides undertaking important operational as well as other tasks, he has trained a number of pilots in the unit to operational standard. During the 1965 operations, Squadron Leader Sonpar flew many missions.

Throughout, Squadron Leader Ishwar Ramchand Sonpar displayed professional skill, initiative and devotion to duty.

20. Squadron Leader VINOD BEHARI MATHUR,
(6024),

GD (P).

Squadron Leader Vinod Behari Mathur was commissioned in December 1960. He was posted to an operational unit from 30th January 1967. He is the only qualified Alouette Pilot in this Centre. During his tenure of over 3½ years, Squadron Leader Mathur has flown over 200 hours. In 1969-70, the unit undertook certain operations in NEFA. They involved helicopter landings at altitudes upto 11,000 feet at helipads for below the required standards. Inspite of these hazards, Squadron Leader Mathur undertook operational and support flights regularly to and from these helipads, displaying great courage and devotion to duty. But for the logistic support rendered by this pilot, many important operations would not have been feasible.

Throughout, Squadron Leader Vinod Behari Mathur displayed professional skill, courage and devotion to duty.

21. Squadron Leader ROOPANAGUNTA SAROJ, (6317).
Tech./Sigs.

Squadron Leader Roopanagunta Saroj joined the Air Force as a Radar Operator in 1943. He successfully completed the Radar Mechanics' Course in 1950 and later he was selected for flying duties as a Sig/Air at the Air Force Flying College, Jodhpur. He was awarded the ground, air and all-round trophy as the best trainee. He has flown over 3,000 hours of which 1,800 hours were in NEFA, Nagaland and the Mizo Hills areas. During the 1962 Chinese aggression, he flew a number of missions to far-flung areas in NEFA. He has to his credit over 4,500 hours of flying as aircrew in different types of aircraft. In 1963, he joined an operational unit. He has qualified for flying duties on all types of aircraft held by the unit. Since 1965, besides his professional duties, he has been employed on important staff duties. These duties require planning and execution of operations, proper liaison and co-ordination with various organisations.

Throughout, Squadron Leader Roopanagunta Saroj displayed professional skill and devotion to duty.

22. Squadron Leader KEITH DAVID KINGSLEY LEWIS, (5109), GD (P).

Squadron Leader Keith David Kingsley Lewis has been a Flight Commander in a fighter squadron for over three years. He has carried out a total of over 2,100 hours of flying on jet aircraft of which nearly 450 hours are on supersonics. He has had an accident-free record. He has achieved a Master Green instrument rating and has also been awarded the Instrument Rating Instructor's endorsement. He has had the onerous task of training and familiarising pilots of his unit in flying in all-weather conditions. Inspired by his example, the officers and airmen under him have worked cheerfully to maintain the Squadron at a high state of operational readiness.

Throughout, Squadron Leader Keith David Kingsley Lewis displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

23. Squadron Leader RANJIT SINGH BEDE, (5120),
GD (P).

On 23rd January 1970, Squadron Leader Ranjit Singh Bedi was leading a formation of four aircraft during a rehearsal of the Republic Day Flypast. When on the final run in, at approximately 500 ft. above ground level, the port stabilator of his aircraft was hit and damaged by another aircraft in the formation, causing it to roll over on to its back, he showed remarkable presence of mind and professional skill in regaining control of his aircraft and thereby averting a serious mishap. He has been a Flight Commander in a Fighter Squadron for over three years. He has successfully converted a large number of pilots on the type of aircraft with which his Squadron is equipped.

Throughout, Squadron Leader Ranjit Singh Bedi displayed professional skill and devotion to duty.

24. Squadron Leader VIRENDRA SINGH PATHANIA, V.R.C., (5198), GD (P).

Squadron Leader Virendra Singh Pathania has been flying the Gnat aircraft since January 1964. He has carried out 692 hours of flying on this type and is one of the most experienced pilots on the Gnat. His profound knowledge of the aircraft has benefited many other pilots, whom he has trained with patience and understanding. His personal qualities in the air and on the ground have been a shining example for his juniors to emulate.

Throughout, Squadron Leader Virendra Singh Pathania has displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

25. Squadron Leader TREVOR JOSEPH FERNANDEZ, (5287), GD (P).

Squadron Leader Trevor Joseph Fernandez has been associated with Gnat aircraft since September 1962. He has over 1,900 hours of accident-free flying experience, including more than 700 hours on the Gnat. During the India-Pakistan conflict of 1965, he flew a number of operational sorties. He is an experienced Pilot Attack Instructor and has had great success in training pilots of his unit in gunnery. As a result of the excellent training imparted by him the aircrrew trained by him secured high places in the Command Gunnery Meets.

Throughout, Squadron Leader Trevor Joseph Fernandez displayed professional skill, leadership and devotion to duty.

26. Squadron Leader SUBIR DEY, (5309), GD (P).

Squadron Leader Subir Dey worked as a Flight Commander in a fighter Squadron from March 1968 to April 1970. He has been associated with the Gnat aircraft since 1965. During this period, he attained 365 accident free flying hours. Of a total of 245 hours flown in his present Squadron, he has completed 164 hours in instructing trainee pilots in combat weaponry. He was given the task of training pilots who were new to the aircraft. He completed this task in the shortest possible time. The measure of his success in training has been manifest in two successive Inter-Squadron Weapon Meets, wherein the aircrrew trained by him distinguished themselves.

Throughout, Squadron Leader Subir Dey displayed professional skill and devotion to duty.

27. Squadron Leader POOVALA GOVINDARAJULU SRIVATSALU, (5383), GD (P).

Squadron Leader Poovala Govindarajulu Srivatsalu has flown over 5,200 hours on transport aircraft, which include over 800 hours of operational flying. He is also a flying instructor and has over 2,000 hours of instructional flying to his credit. He holds Transport Category 'A' and a Master Green instrument rating. His entire flying career has been accident-free. He has ensured high standards of training amongst his aircrrew.

Throughout, Squadron Leader Poovala Govindarajulu Srivatsalu displayed professional skill and leadership.

28. Squadron Leader PUTHETTU MANI KURIEN, (5666), GD (P).

Squadron Leader Puthettu Mani Kurien served with an operational Squadron for a period of one and a half years. During this period, he carried out intensive operational flying recording 1,200 hours. In his 11 years of service, he has flown a total of 6,828 hours of which 2,500 hours are on operational sorties and 2,350 hours on instructional duties. His untiring efforts towards training young Squadron pilots upto operational status brought about considerable improvement in the Squadron's operational capability. In spite of adverse conditions, all operational tasks assigned to the Squadron were successfully completed.

Throughout, Squadron Leader Puthettu Mani Kurien displayed professional skill and devotion to duty.

29. Squadron Leader SURENDRANATH KEDARNATH GUPTA, (5681), GD (P).

Squadron Leader Surendranath Kedarnath Gupta has been in training Command as a Qualified Flying Instructor since April 1965. During this period, he has flown a total of 1,645 hours of which 1,352 hours were on instructional duties. He has a total of 3,020 flying hours to his credit. On 26th June 1969, he was detailed to ferry a jet aircraft from Haemepet to Kanpur. When about 70 miles from Nagpur, he experienced severe engine vibrations which compelled him to reduce power, which in turn caused the aircraft to lose height. Despite this, the vibrations became more severe. On descending to about 10,000 feet, he estimated that by shutting down the engine to prevent further damage he would still be able to land at Nagpur airfield. He thereupon switched off the engine and brought the aircraft down to an engine-off landing at Nagpur airfield, and thus saved the aircraft.

Throughout, Squadron Leader Surendranath Kedarnath Gupta displayed professional skill and devotion to duty.

30. Squadron Leader JOGINDER SINGH, (5773), GD (N).

Squadron Leader Joginder Singh has been serving in an operational Wing since July 1969. As Wing Navigation Briefing Officer, he organised the Station Briefing Room, Operations Room and Intelligence Room. He also served for three and a half years in an operational Squadron and logged approximately 1,600 hours of flying. He successfully completed a course abroad on a new type of aircraft and his performance was adjudged as 'exceptional'. In his 10½ years of service, he has flown about 5,500 hours, which include approximately 800 hours of night flying.

Throughout, Squadron Leader Joginder Singh displayed professional skill and devotion to duty.

31. Squadron Leader SURENDRA KUMAR KASUHJK, (5929), GD (N).

Squadron Leader Surendra Kumar Kaushik has been posted to an operational Squadron since June 1965. During this period, while on a course abroad for conversion on to a new type of aircraft his performance was rated 'exceptional'. In the Squadron, besides his normal operational assignments, he has been responsible for training of newly posted Navigators. He has over 1,900 hours of flying to his credit. In his earlier assignments in the Eastern Sector, he had flown over 900 hours in difficult terrain. During his tenure as instructor in the Navigation School, most of his pupils passed out with high positions in the Course. He holds the Instructional Category 'A-2'.

Throughout, Squadron Leader Surendra Kumar Kaushik displayed professional skill and devotion to duty.

32. Flight Lieutenant (now Squadron Leader) JOGENDRA CHANDRA HAZARIKA, (5869), GD (P).

Flight Lieutenant (now Squadron Leader) Jogendra Chandra Hazarika has been a Flying Instructor since November 1965. During this period, he has flown approximately 1,600 hours, which include about 1,300 hours of instructional flying. Prior to his posting as an Instructor, he was serving in an operational Squadron in NEFA. He worked with zeal, imagination and devotion and made considerable contribution towards the flying standards of the Squadron. His performance during the Chinese aggression in 1962 was creditable.

Throughout, Flight Lieutenant Jogendra Chandra Hazara displayed professional skill and devotion to duty.

33. Flight Lieutenant VELAYUDHANNAIR GIRISH KUMAR, (6747), GD (P).

Flight Lieutenant Velayudhannair Girish Kumar has been serving with an operational Squadron since August 1966. In this Squadron, he has flown over 1,650 hours. In an earlier tenure with another operational Squadron, he carried out a number of trial landings at hitherto unused airfields. He flew numerous supply dropping missions in NEFA. During the earthquake in Nepal in 1966, he did commendable work in connection with reconnaissance flights and setting up of dropping zones. He has flown over 4,200 hours without accident.

Throughout, Flight Lieutenant Velayudhannair Girish Kumar displayed professional skill and devotion to duty.

43. Flight Lieutenant CHANDRAKANT NIJANAND BAL, (7401), GD (P).

Flight Lieutenant Chandrakant Nijanand Bal has been serving with an operational Squadron since April 1967. He has flown a total of 1,710 hours. On 22nd January 1970, while returning from a mission at 40,000 ft., he observed an excessive voltage reading and immediately isolated the battery. This was followed by a sudden electrical flash and total electrical failure. He was forced to descend and divert to another airfield, flying with the help of a torch and an emergency light and steering with the help of a small emergency compass. During this descent both engines flamed out once and the star-board engine flamed out thrice at low altitude. Relighting of the engines was successful each time only because he had conserved the battery. He ensured a touch-down at the correct speed and at the beginning of the runway without any damage to the aircraft. By his presence of mind and skilful handling of the situation, he not only saved a valuable aircraft, but also the lives of the crew.

Throughout, Flight Lieutenant Chandrakant Nijanand Bal displayed professional skill and devotion to duty.

35. Flight Lieutenant YOGINDER PRAKASH, (8168), GD (P).

Flight Lieutenant Yoginder Prakash has been serving in a Helicopter Unit in the Mizo Hills since November 1968. He has about 1,400 hours of operational flying to his credit under difficult flying conditions in hilly terrain. He has shown remarkable initiative and courage both on the ground and in the air. He has successfully carried out numerous special helicopter borne operations. In evacuating casualties from very small helipads, he has displayed great professional skill. His flying career has been accident-free.

Throughout, Flight Lieutenant Yoginder Prakash displayed professional skill and devotion to duty.

36. Flight Lieutenant BIJOY KRISHNA PANDEY, (8990), GD (P).

Flight Lieutenant Bijoy Krishna Pandey has been serving in an operational squadron since April 1969. On 18th August 1970, he was detailed to fly on a Courier flight from Kanpur to Allahabad. After getting airborne at 1835 hours, when approximately 70 miles from Allahabad the port engine generator of the aircraft failed. The starboard propeller also started behaving in an erratic manner. The resulting violent 'snaky' motion made it difficult to control the aircraft. Unperturbed, he operated the propeller control to feathered position to check its erratic behaviour, but it kept wind-milling at low R.P.M. He then used the Auxiliary Power Plant generator to operate essential electrical service. Soon thereafter, the cockpit lights flickered and the cockpit was plunged in darkness. Smoke began to emanate from the Auxiliary Power Plant, ruling out a restart. As the sparks in the voltage regulator indicated an electric short circuit, the attempt to regain electrical power was also abandoned. By this time, the night had set in and a hand torch had to be used to scan the instruments. With vital requirement failing in quick succession, the situation was very grave. Flight Lieutenant Pandey, who had meanwhile turned back to return to base, finally succeeded in making a safe single engine landing at Allahabad.

Throughout, Flight Lieutenant Bijoy Krishna Pandey displayed courage, high professional skill and devotion to duty.

37. Flight Lieutenant SOHAN SINGH HEER, (9055), GD (P).

Flight Lieutenant Sohan Singh Heer has been serving in an operational Squadron since July 1967. On 18th December 1969, he was detailed to fly as No. 2 in a four aircraft formation. During the out-bound-leg when the formation was approximately 110 nautical miles away from base, his aircraft was struck by a large bird on the port side of the cockpit. The cockpit was extensively damaged leaving a big hole. His left collar bone was fractured rendering his left arm completely unusable. His crash helmet visor was smeared with blood and small pieces of bird flesh obstructed his vision. The radio aerial had broken with the bird's impact, thus causing total loss of radio communications. Undaunted by his personal injuries and the hazards, he broke off from the formation, set course towards his base and put his radar transponder to "distress", and navigated the aircraft to base and executed a safe landing.

Throughout, Flight Lieutenant Sohan Singh Heer displayed determination and professional skill of a high order.

38. Flight Lieutenant SOMAR BIKRAM SHAH, (9413), GD (P).

Flight Lieutenant Somar Bikram Shah has been serving in an operational Squadron since September 1968. He was detailed to fly on an exercise on the night of 16th March 1970. On completion of the exercise, he rejoined the circuit to land. When he lowered the under carriage on the down wind leg at a height of 500 metres above ground level, his ailerons jammed and the aircraft rolled over to the left and began to lose height. However, by dint sheer force, he regained partial control of the aircraft and managed to get it into straight and level flight at a very low altitude. He then retracted the under-carriage and climbed upto 1,000 metres prior to making a second attempt to land. This he did by skilfully handling the controls, without any damage to the aircraft. Having recovered control of the aircraft, he would have been justified in abandoning it at a safe altitude, in view of the emergency he had experienced earlier. But with courage and skill, he successfully brought down the aircraft safely.

Throughout, Flight Lieutenant Somar Bikram Shah displayed courage, professional skill and devotion to duty.

39. Flying Officer (now Flight Lieutenant) SUSHIL AGNIHOTRI, (9805), GD (P).

Flying Officer (now Flight Lieutenant) Sushil Agnihotri has been serving in an operational Squadron since December 1968. On 7th October 1969, he was detailed to fly on a Sector reconnaissance sortie. On completion of the exercise, he joined the circuit for a landing. On the downwind leg, the undercarriage did not lock down due to a total hydraulic failure. He immediately selected the flying controls to manual and lowered the under-carriage with the emergency system. As he operated the flaps with the emergency system, the aircraft started a vicious roll to the left due to differential flap lowering. He tried to keep the aircraft under control, but the force required on the control column was so great that he was barely able to hold the aircraft level. He also observed that the brake accumulator pressure had gone down. He was by this time, running short of fuel. He decided to abandon the aircraft and transmitted a radio message to this effect. As he was attempting to head the aircraft in a safe direction and was gaining height to eject, he found that he could control the aircraft with only a slight and gradual loss of direction. Noticing this, he revised his decision to abandon the aircraft and decided to make one more attempt to land. The flying controls were in manual and even the aileron trimmer was not available to him. The brake pressure remained low and he was by now very short of fuel. However, he touched down right at the beginning of the runway, streamed the tailchute and shut down the engine. By judicious application of brakes, he managed to slow down the aircraft but then the brakes failed. Eventually, the aircraft went off the runway at very low speed and came to a stop without any damage.

Throughout, Flying Officer Sushil Agnihotri displayed professional skill, courage and devotion to duty.

40. 18733 Master Warrant Officer AJIT KISHORE GUPTA, Flight Gunner.

18733 Master Warrant Officer Ajit Kishore Gupta has been serving in a transport Squadron since October 1963. He has flown a total of 4,981 hours out of which 1,396 hours have been on operations in the Jammu and Kashmir, NEFA and Nagaland areas. He has frequently volunteered for difficult and hazardous flying mission. He has achieved a high standard of professional skill. As a load master he has been instrumen-

tal in devising new techniques for loading and unloading aircraft thereby greatly increasing efficiency while improving the safety of aircraft.

Throughout, Master Warrant Officer Ajit Kishore Gupta displayed a high standard of professional skill and devotion to duty.

41. 22860 Warrant Officer MALETIRA ACHAPPA PONAPPA, Flight Gunner.

22860 Warrant Officer Maletira Achappa Ponappa has been serving in a Transport Squadron since 1961. He has flown a total of 5,320 hours of which 2,190 hours are on operational flying in the Ladakh and NEFA Sectors. During the Chinese aggression in October 1962, he was load master of an aircraft which carried vital Army equipment to a high altitude forward landing ground. He exhibited much skill in speedy and safe unloading, using an unorthodox method with improvised equipment. He has carried out more than 530 sorties and over 510 supply dropping missions in Ladakh and NEFA areas. On 14th March, 1963, while on a supply mission in Ladakh, his aircraft suffered a technical failure in which one of the elevator control cables snapped. Only a part of the load could be dropped, the remainder which was stuck on the transporters prevented the cargo doors from closing. He took prompt action and manually ejected the load single handed, as the ejection crew had collapsed due to lack of oxygen. Although himself exhausted, he closed the cargo doors and then carried the unconscious members of the ejection crew to the crew cabin and administered oxygen to revive them. Immediately thereafter he was called upon by the Captain to assist with the controls. With his timely help, it was possible for the aircraft to be brought back to base.

Throughout, Warrant Officer Maletira Accappa Poonappa displayed professional skill and devotion to duty.

42. 400498 Warrant Signaller SATNAM SINGH WALIA, Signaller Air.

400498 Warrant Signaller Satnam Singh Walia has been serving with a transport Squadron since September 1961. He has flown a total of 4,770 hours including 2,900 hours on operational missions in Jammu and Kashmir and NEFA. He has also assisted in training the new Signallers. He has always volunteered for additional missions and extra commitments, which has been a source of inspiration to his colleagues.

Throughout, Warrant Signaler Satnam Singh Walia displayed professional skill and devotion to duty.

43. 400612 Warrant Flight Engineer TREVOR EDWIN GADE, Flight Engineer.

400612 Warrant Flight Engineer Trevor Edwin Gade has been serving in an operational Squadron since May 1961. During this period, he has flown a total of 4,140 hours of which 2,225 hours have been on operational sorties in Ladakh and NEFA. During the India-Pakistan conflict of 1965, he flew a total of 102 hours on operational missions, completely disregarding his personal comforts. A number of aircraft which were stranded in forward areas were retrieved as a result of rectifications carried out by him under adverse weather and most trying conditions.

Throughout, Warrant Flight Engineer Trevor Edwin Gade displayed professional skill and devotion to duty.

NAGENDRA SINGH, Secy. to the President.

LOK SABHA SECRETARIAT

New Delhi-1, the 19th August 1971

No. 3/1/SCTC/71.—The following members of Lok Sabha and Rajya Sabha have been elected to serve as members of the Committee on the Welfare of Scheduled Castes and Scheduled Tribes for a term of two years from the 12th August, 1971 :

Chairman

1. Sardar Buta Singh.

Members

Lok Sabha

2. Shri B. K. Daschowdhury.

3. Shri D. Deb.

4. Shri Hukam Chand Kachwai.

5. Kumari Kamla Kumari.

6. Shri Arjun Shripat Kasture.
7. Shri M. Kathamuthu.
8. Shri Kinder Lal.
9. Shri Nihar Laskar.
10. Shri Kartik Oraon.
11. Shri Bhaljibhai Ravjibhai Parmar.
12. Shri Dhan Shah Pradhan.
13. Shri K. Pradhan.
14. Shri Ram Dhan.
15. Shri Ram Swaroop.
16. Swami Ramanand Shastri.
17. Shri S. M. Siddayya.
18. Shri Babu Nath Singh.
19. Shri K. Subravelu.
20. Shri Tulmohan Ram.

Rajya Sabha

21. Shri G. A. Appan.
22. Shri Balram Das.
23. Shri Golap Barbora.
24. Shri Ganeshi Lal Chaudhary.
25. Shri B. T. Kemparaj.
26. Shri K. P. Subramania Menon.
27. Shri Brahmananda Panda.
28. Shri Roshan Lal.
29. Shri Sukhdev Prasad.
30. Shri Melhupra Vero.

B. K. MUKHERJEE, Dy. Secy.

CABINET SECRETARIAT

(Department of Personnel)
RULES

New Delhi, the 4th September 1971

No. 16/4/71-CS-II.—The rules for a qualifying examination to be held by the Union Public Service Commission in March, 1972, for the purpose of making addition to the Select List of Grade II of the Central Secretariat Stenographers Service from among the Hindi Stenographers are published for general information.

2. The examination will be conducted by the Union Public Service Commission in the manner prescribed in the Appendix to these Rules.

The dates on which and the places at which the examination will be held shall be fixed by the Commission.

3. (1) Any permanent or temporary Hindi Stenographer who is working in any of the Ministries, Departments or Offices participating in the Central Secretariat Stenographers Service and who satisfies the following conditions shall be eligible to appear at the examination :—

(a) he should be holding a post of Hindi Stenographer in a scale of pay the minimum and maximum of which are not less than Rs. 210/- and Rs. 530/- respectively.

(b) he should have been appointed as Hindi Stenographer before the 23rd March, 1968.

NOTE :—Hindi Stenographers who are on deputation to other ex-cadre posts with the approval of the competent authority shall be eligible to be admitted to the examination if otherwise eligible. This also applies to an officer who has been appointed to another ex-cadre post or to another service on transfer if he continues to have a lien in the post of Hindi Stenographer for the time being.

(2) No candidate shall be permitted to appear more than 2 times at the examination.

NOTE :—A candidate shall be deemed to have appeared at the examination if he actually appears in any one or more subjects.

N.B.—Candidates are warned that the examination would be held only twice.

4. The decision of the Commission as to the eligibility or otherwise of a candidate for admission to the examination shall be final.

5. No candidate will be admitted to the examination unless he holds a certificate of admission from the Commission.

6. A candidate who is, or has been declared by the Commission guilty of impersonation or of submitting fabricated document or documents which has or have been tampered with or of making statements which are incorrect or false or of suppressing material information or otherwise resorting to any other irregular or improper means for obtaining admission to the examination, or of using or attempting to use unfair means in the examination hall or of misbehaviour in the examination hall, may, in addition to rendering himself liable to criminal prosecution :—

- (a) be debarred permanently or for a specified period by the Commission from admission to any examination or from appearance at any interview held by the Commission for selection of candidates; and
- (b) be liable to disciplinary action under the appropriate rules.

7. Any attempt on the part of a candidate to obtain support for his candidature by any means may be held by the Commission to be a conduct which would disqualify him for admission to the examination.

8. Candidates must pay the fee prescribed in Annexure I to the Commission's Notice.

9. After the examination, the names of the candidates who are considered by the Commission to be suitable for inclusion in the Select List for Grade II of the Central Secretariat Stenographers Service on the results of the examination shall be recommended for such inclusion :

Provided that candidates belonging to the Scheduled Castes or the Scheduled Tribes, who though not qualified by the standard prescribed by the Commission may also be recommended by them if they are not found unfit for inclusion in the Select List for Grade II of the Central Secretariat Stenographer Service on the results of the examination.

NOTE.—Scheduled Castes/Tribes mean any of the Castes/Tribes mentioned in the Constitution (Scheduled Castes) Order, 1950, Constitution (Scheduled Castes) (Part C States) Order, 1951, Constitution (Scheduled Tribes) Order, 1950 and Constitution (Scheduled Tribes) (Part C States) Order, 1951, as amended by the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Lists (Modification) Order, 1956 read with the Bombay Reorganisation Act, 1960, and the Punjab Reorganisation Act, 1966; the Constitution (Jammu & Kashmir) Scheduled Castes Order, 1956, the Constitution (Andaman and Nicobar Island) Scheduled Tribes Order, 1959, the Constitution (Dadra and Nagar Haveli) Scheduled Castes Order, 1962, the Constitution (Dadra and Nagar Haveli) Scheduled Tribes Order, 1962, the Constitution (Pondicherry) Scheduled Castes Order, 1964, the Constitution (Uttar Pradesh) Scheduled Tribes Order, 1967, the Constitution (Goa, Daman and Diu) Scheduled Castes Order, 1968, the Constitution (Goa, Daman and Diu) Scheduled Tribes Order, 1968 and the Constitution (Nagaland) Scheduled Tribes Order, 1970.

10. The form and manner of communication of the result of the examination to individual candidates shall be decided by the Commission in their discretion, and the Commission will not enter into any correspondence with them regarding the results.

11. A candidate, who after applying for admission to the examination or after appearing at it, resigns his appointment as Hindi Stenographer or otherwise quits the post or severs his connection with it, or whose services are terminated by his Department or who is appointed to another ex-cadre post or to another service on 'transfer' and does not have a lien in the post of Hindi Stenographer, will not be eligible for inclusion in the Select List of Grade II of the C.S.S.S. on the results of this examination.

This, however, does not apply to a Hindi Stenographer who has been appointed on deputation to another ex-cadre post with the approval of the competent authority.

P. L. GUPTA
Dy. Secy.

APPENDIX

The examination shall be conducted according to the following plans :—

Part I.—Written examination in Hindi and General Knowledge as shown in para 2 below carrying a maximum of 100 marks.

Part II.—Shorthand test in Hindi as shown in para 3 below, for those who qualify at the written examination carrying a maximum of 100 marks.

2. The time allowed and the maximum marks allowed to each subject will be as follows :—

Subject	Maximum Marks	Time allowed
(i) Hindi	50	3 hours
(ii) General Knowledge	50	3 hours

3. (i) Candidates will be given a dictation in Hindi at 100 words per minute for ten minutes, which the candidates will be required to transcribe in 65 minutes.

NOTE :—Candidates who were declared as successful in the Hindi Stenography test held by the Commission in 1963 shall not be required to take the shorthand test.

(ii) Candidates will be required to transcribe their shorthand notes on typewriters, and for this purpose they will be required to bring their own typewriters with them.

4. The syllabus for the written examination will be as shown in the schedule to this Appendix.

5. All question papers must be answered in Hindi.

6. Candidates must write the papers in their own hand. In no circumstances will they be allowed the help of a scribe to write down answers for them.

7. The Commission have discretion to fix qualifying marks in any or all subjects of the examination.

8. Only those candidates who obtain such minimum qualifying marks in the written examination as may be fixed by the Commission in their discretion will be called for shorthand test.

9. Marks will not be allotted for mere superficial knowledge.

10. Deduction up to 5 per cent of the maximum marks for the written paper will be made for illegible handwriting.

11. Credit will be given for orderly, effective and exact expression, combined with due economy of words in all subjects of the examination.

SCHEDULE

Standard and Syllabus of the Examination

NOTE :—The standard of the question papers in Part I will be approximately that of the Matriculation examination of an Indian University.

(a) *Hindi.*—The paper will be designed to test the candidate's knowledge of Hindi Grammar and Composition, and generally their power to understand and ability to write correct Hindi. Account will be taken of arrangement, general expression and workmanlike use of the language. The paper may include questions on essay writing; precis writing; drafting; correct use of words; easy idioms and proverbs, etc.

(b) *General Knowledge.*—Some knowledge of the Constitution of India, Five Year Plans, Indian History and Culture, General and Economic Geography of India, current events, everyday science and such matters of every day observation as may be expected of an educated person. Candidates' answers are expected to show their intelligent understanding of the questions and not detailed knowledge of any textbook.

MINISTRY OF FOREIGN TRADE

Kandla Free Trade Zone Committee

New Delhi, the 21st July 1971

RESOLUTION

No. 3/3/70-FTZ.—In partial modification of the Government of India, Ministry of Foreign Trade's Resolution of even number dated the 15th March, 1971, published in the Gazette of India, Extraordinary, Part I, Section 1 on 17th March, 1971, it has been decided that Economic Adviser, Ministry of Foreign Trade, Government of India will also be a member on the Kandla Free Trade Zone Committee.

ORDER

ORDERED that the Resolution be published in the Gazette of India and a copy thereof communicated to all concerned.

K. K. DWIVEDI, Dy. Secy.

MINISTRY OF PETROLEUM & CHEMICALS

New Delhi, the 20th August 1971

No. 4/40/67-Ch.I.—The Government directs that the following amendment shall be made in the notification of the Government of India in the Ministry of Petroleum and Chemicals and Mines and Metals (Department of Chemicals) No. 4/40/67/Ch.I, dated the 27th October, 1969, namely:—

In clause I of the notification, serial number (7) and (8) shall respectively be renumbered as serial numbers (12) and (13) thereof, and before the serial numbers so renumbered, the following shall be inserted, namely:—

Members

- (7) Member (Transportation) Ministry of Railways, Railway Board.
- (8) Representative of the Indian Sugar Mills Association.
- (9) Representative of the National Federation of Co-operative Sugar Factories.
- (10) Two representatives of All India Distillers Association.

J. A. CHOWDHURY, Under Secy.

MINISTRY OF INDUSTRIAL DEVELOPMENT

(Department of Industrial Development)

New Delhi, the 16th August 1971

No. SSI(I)-17(3)/70.—In the Ministry of Industrial Development (Department of Industrial Development) Resolution No. SSI(A)-17(13)/70, dated 25-8-1970, under which the Small Scale Industries Board was reconstituted, the following amendment may be made in the list of members of the Board:—

FOR "81 Shri D. D. Basu, Industrial Adviser,"

READ "81 Dr. J. D. Verma, Deputy Director."

O. R. PADMANABHAN, Under Secy.

MINISTRY OF AGRICULTURE

(Department of Co-operation)

New Delhi, the 21st August 1971

No. L. 11011/7/70-Coord.—The Government of India in their Notification No. L.11011/7/70-Coord., dated the 4th March, 1971 had set up an Expert Committee on Multi-unit Cooperative Societies Law. The period within which this Committee shall submit its report is hereby extended up to the 31st December, 1971.

ORDER

ORDERED that a copy of the Notification be communicated to the Chairman and other members of the Committee and all others concerned.

ORDERED also that the Notification be published in the Gazette of India for general information.

K. S. BAWA, Jt. Secy.

MINISTRY OF EDUCATION & SOCIAL WELFARE

(Department of Education)

New Delhi, the 20th August 1971

In the matter of Sir Jamsetjee Jejeebhoy Parsee Benevolent Institution, Bombay

No. F. 10-1/70-CDN.—Whereas by Office Memorandum No. F.10-1/70-CDN, dated the 2nd November, 1970, from the late Ministry of Education & Youth Services, the Treasurer of Charitable Endowments for India was authorised to re-invest the repayment proceeds of the 4% Bombay State Development Loan 1970 of the face value of Rs. 5,600/- belonging to the Sir Jamsetjee Jejeebhoy Parsee Benevolent Institution, Bombay in the 54% Maharashtra State Loan, 1981;

And whereas the Charity Commissioner, Maharashtra, Bombay, as agent of the Treasurer of Charitable Endowments for India has reported that the said reinvestment has since been completed by subscribing to the said Maharashtra State Loan 1981 of the face value of Rs. 5,600/- at a cost of Rs. 5,581.83, thus leaving an un-invested balance of Rs. 18.17, which is to small an amount for investment and has, therefore, to be refunded to the authorities of the said Institution;

Now, therefore, in exercise of the powers conferred by section 10 of the Charitable Endowments Act, 1890 (6 of 1890), the Central Government hereby directs the Treasurer of Charitable Endowments for India to refund the said un-invested balance of Rs. 18.17 (Rupees eighteen and paise seventeen) only to the person acting in the administration of the Sir Jamsetjee Jejeebhoy Parsee Benevolent Institution, Bombay.

UMA DATT, Under Secy.

(Department of Culture)

New Delhi, the 22nd July 1971

Archaeology

No. F.5/123/70-CAI(I).—In pursuance of the Government of India, Ministry of Education Resolution No. S.3-97/53-A-2, dated 25th March, 1954, the Government of India are pleased to appoint, in addition to the existing Honorary Correspondents from India in the attached schedule, the following persons as Honorary Correspondents from India to the Archaeological Survey of India under the terms and conditions prescribed in the said resolutions:—

1. Shri A. Ghosh, Indian Institute of Advanced Studies, Rashtrapati Nivas, Simla (H.P.).
2. Dr. B. Ch. Chhabra, Honorary Director, Lalit Institute of Pacific Archaeology, Ootacamund (Tamil Nadu).
3. Prof. V. V. Mirashi, Vishnu Sadan, Dharam Peth, Nagpur (Maharashtra).

SARAN SINGH, Under Secy.

MINISTRY OF LABOUR AND REHABILITATION

(Department of Labour & Employment)

New Delhi, the 17th August 1971

No. Q-16011(1)/71-W.E.Vol.I.—In pursuance of Rule 3(g)(iii) of the Rules and Regulations of the Central Board for Workers' Education, the Government of India hereby appoints Shri Ganga Dhar Mandal, Labour Commissioner, Government of Bihar, Patna, Shri M. Kuttappan, Labour Commissioner, Government of Haryana, Chandigarh, and Shri J. Viswanatha Reddy, Deputy Commissioner of Labour, Government of Andhra Pradesh, Hyderabad, as representatives of the Governments of Bihar, Haryana and Andhra Pradesh, respectively, on the Central Board for Workers' Education, for a period of one year from the date of issue of this notification.

2. The following charges will be made accordingly in the Ministry of Labour & Employment Notification No. E&P-4(24)58, dated the 12th December, 1958/Agrahayana 29, 1880, as amended from time to time:—

For the existing entries *viz* :—

"5. Shri V. K. Chanana, Labour Commissioner/Secretary (Labour), Delhi Administration, Delhi.

6. Shri S. J. Shah, Labour Commissioner, Government of Gujarat, Ahmedabad.

7. Shri B. M. Date, Labour Commissioner, Government of Madhya Pradesh, Indore."

the following entries shall be substituted:—

"5. Shri Ganga Dhar Mandal, Labour Commissioner, Government of Bihar, Patna.

6. Shri M. Kuttappan, Labour Commissioner, Government of Haryana, Chandigarh.

7. Shri J. Viswanatha Reddy, Deputy Commissioner of Labour, Government of Andhra Pradesh, Hyderabad."

HANS RAJ CHHABRA, Under Secy.